

# Réaménagement du centre-ville de la commune de Gretz-Armainvilliers (77)

*Conflit d'usage entre piétons et automobilistes*



# Réaménagement du centre-ville de la commune de Gretz-Armainvilliers (77)

*Conflit d'usage entre piétons et automobilistes*



# Avertissement

- Le PIND est un premier test qui permet à l'élève ingénieur de s'évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises, mais également de la marge de progression et des éléments qui lui restent à acquérir.
- Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure la motivation de l'élève ingénieur pour l'aménagement.
- Le PIND est un exercice qui doit permettre de problématiser un sujet en s'appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.



# Remerciements

Je tiens à remercier l'intégralité des personnes qui m'ont aidée et soutenue lors de l'élaboration de ce projet individuel, ainsi que les personnes qui m'ont accordée de leur temps et qui m'ont fournie les renseignements et les informations nécessaires à l'élaboration de ce projet.

Je tiens tout d'abord à remercier ma tutrice, Mme Sabine GUITEL, de m'avoir guidée dans ce projet et pour le temps qu'elle m'a consacré lors de nos rendez-vous.

Je souhaite également remercier M. Dominique VICAIRE, directeur des Services Techniques de la mairie de Gretz-Armainvilliers, pour m'avoir accueillie chaleureusement dans ses locaux, pour sa générosité et pour le temps qu'il m'a accordé. Je lui exprime également ma gratitude pour les précieux renseignements qu'il m'a fournis.

Je tiens également à remercier Mme Valérie ANDIAS, chef directeur de la Direction Départementale de Seine-et-Marne à Meaux, pour le temps qu'elle m'a accordé, ses apports et son attention particulière qu'elle a portée à mon projet.

Je remercie également Mme Alexandrine FAHRI d'avoir répondu à mes questions et de m'avoir accordé de son temps, malgré son emploi du temps rempli.

Je tiens également à remercier les professeurs du département aménagement, notamment M. Hervé BAPTISTE et M. Laurent ÉTIENNE, pour leur enseignement.

Enfin, je tiens à remercier ma famille et mes amis pour leur aide et leur soutien tout au long de l'élaboration de ce projet individuel.



# Sommaire

Introduction.....	1
1 <sup>re</sup> Partie – Présentation de la commune de Gretz-Armainvilliers.....	2
A – Le territoire de la commune .....	2
B – Présentation de la population Gretzoise.....	8
II <sup>e</sup> Partie – Présentation du terrain d'étude .....	13
III <sup>e</sup> Partie – Diagnostic.....	15
A – L'urbanisation de la commune et du centre-ville .....	15
B – Les équipements de la commune et du centre-ville .....	25
C – La rue de Paris et ses conditions de circulation .....	51
D – Le Ru du Monbarres : un aspect environnemental important .....	73
E – Réalisation d'un questionnaire .....	76
F – Les enjeux retenus .....	79
IV <sup>e</sup> Partie : Des Propositions d'Aménagement .....	81
A – Avant-propos.....	81
B – Les propositions faites pour le réaménagement du centre-ville.....	82
Conclusion .....	109

# Introduction

Les villes françaises se sont longtemps développées autour d'un centre religieux ou politique afin de concentrer les individus autour d'un pôle unique qui contient les principaux usages. Ce phénomène créa des centres-ville denses composés de ruelles étroites, et comprenant, au fur et à mesure, les commerces de la commune.

Avec l'augmentation de la population, les communes ont vu la nécessité de s'étendre, en éloignant ainsi les centres de ces nouveaux quartiers. Ce fait a donné naissance à l'émergence d'une centralité au sein des communes, et au développement de déplacements nombreux vers le centre-ville. Celui-ci est accentué par l'apparition de la voiture et des nouveaux modes de transport. Ainsi, les centres-ville ont connu une mutation des déplacements en leur sein, passant de centres-ville piétons à des centres-ville motorisés.

L'exode rural qu'a connu la France a été un facteur important de l'extension des communes, qui se sont développées au fur et à mesure autour de grands pôles concentrant les offres de travail et d'attractivité (commerciale...). Ce phénomène a engendré une forte migration pendulaire au sein des communes, développée par la présence forte des voitures, mais aussi par la mise en place des transports en commun, tels que le réseau ferré français. Par conséquent, les communes sont desservies, et le dynamisme, pourtant propre aux centres-ville, disparaît peu à peu, en raison d'un rayonnement fort des grands centres urbains. Les communes deviennent donc des « villes dortoirs », composées d'une population familiale et d'un tissu pavillonnaire, ce qui ne favorise pas les centres-ville.

La commune de Gretz-Armainvilliers est un bon exemple de ce phénomène de par sa localisation en région parisienne, et sa bonne accessibilité avec la ville de Paris. Elle connaît un phénomène de mouvement vers l'extérieur de son territoire fort, et une perte de dynamisme de son centre-ville. C'est pourquoi le projet se focalise sur cette commune et notamment son centre-ville, source de conflits et de disfonctionnement. Nous tenterons ici de résoudre la problématique suivante : comment résoudre les conflits d'usage entre piétons et véhicules et redynamiser le centre-ville de la commune ?

Ce projet se déroulera donc en trois temps. Nous allons voir dans un premier temps les caractéristiques et les spécificités de la commune de Gretz-Armainvilliers. Puis le projet tendra à développer un diagnostic ciblé, afin de mettre en lumière les problèmes rencontrés sur le territoire du centre-ville. Enfin, le projet élaborera quelques idées d'aménagement de manière continue et intégrée.

# I<sup>re</sup> Partie – Présentation de la commune de Gretz-Armainvilliers

## A – Le territoire de la commune

Carte de la France situant la Seine-et-Marne en Île-de-France

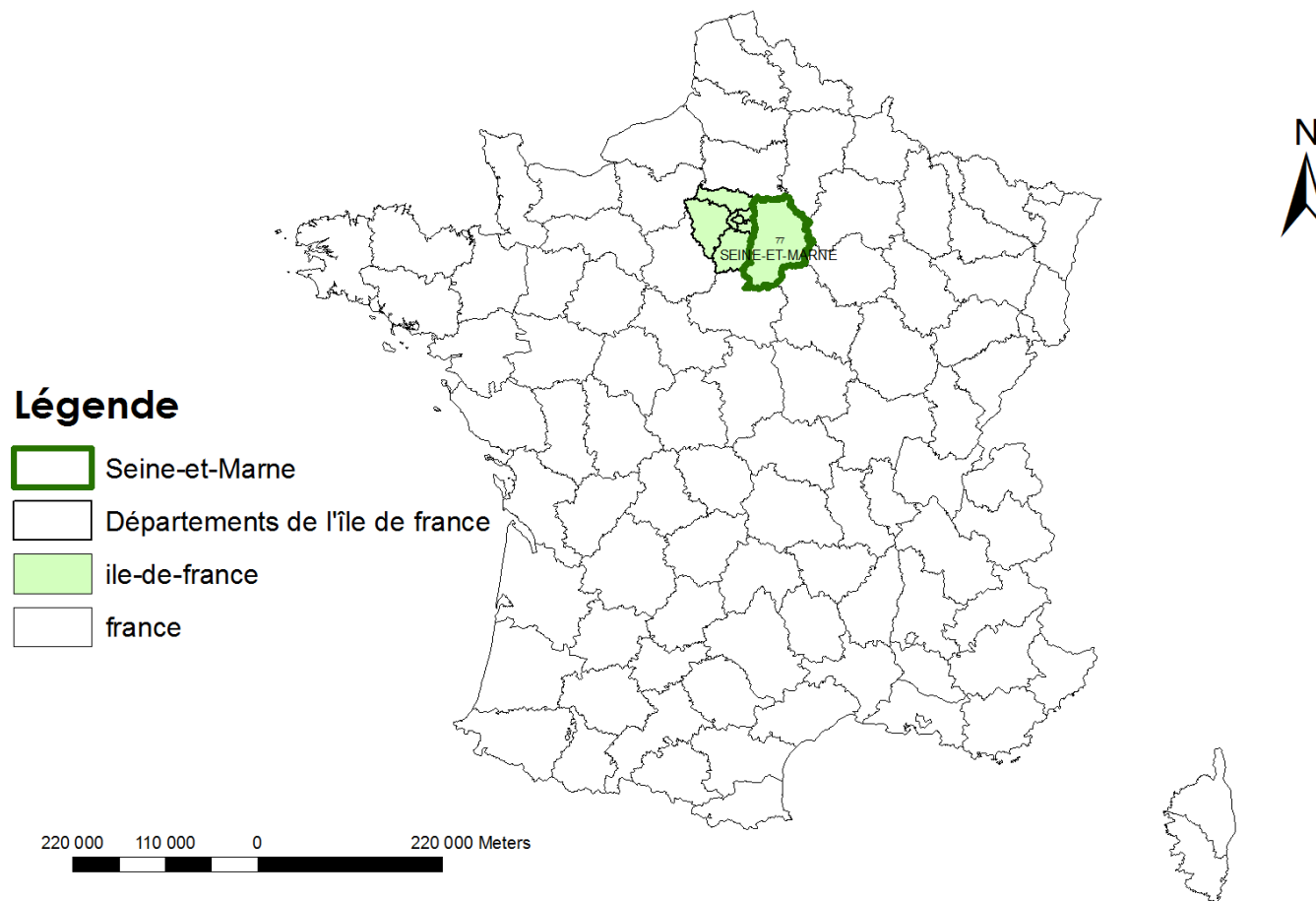


Figure 1 : Situation de la Seine-et-Marne dans la région d'Île-de-France  
Réalisation : Caroline DAUMIN

La commune de Gretz-Armainvilliers se situe au nord de la France en région parisienne dans le département de Seine-et-Marne. La ville de Paris se situe donc à proximité, à moins de 40 kilomètres à l'ouest de la Seine-et-Marne, et plus particulièrement de Gretz-Armainvilliers. Melun est la plus grande ville la plus proche de Gretz-Armainvilliers ; 26 kilomètres séparent ces deux villes.



Figure 2 : Localisation de Gretz-Armainvilliers  
Réalisation : Caroline DAUMIN

La commune de Gretz-Armainvilliers s'étend sur une longueur de presque 6 kilomètres pour une largeur de 4 kilomètres en moyenne. Ainsi, le territoire communal s'étend sur 1351 hectares. La densité moyenne de la commune est de 597 habitants par kilomètres carrés en 2011, selon les données de l'INSEE, mais, ce chiffre reste quasiment identique en 2014 avec une supposée légère augmentation, car la commune ne note pas de logements supplémentaires, exceptés en 2012 où quelques appartements ont vu le jour.

En comparaison avec des communes de profils identiques, la densité de Gretz-Armainvilliers reste non négligeable.

Communes	Densité moyenne en 2011 (hab/km²)	Superficie en 2011 (ha)	Nombre d'habitants en 2011
Gretz-Armainvilliers	597	1350	8066
Ozoir-la-Ferrière	1290	1560	20123
Tournan-en-Brie	192.5	13800	26574
Férolles-Attilly	89	1280	1135
Lésigny	733	1010	7429

Figure 3 : Comparaison des données concernant les territoires des communes limitrophes à Gretz-Armainvilliers  
Sources : Données INSEE

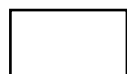
Ainsi, la commune de Gretz-Armainvilliers possède une densité importante, qui, toutefois, ne dépasse pas celle de certaines communes, comme Ozoir, qui est la ville la plus importante à proximité de Gretz.

La ville de Gretz-Armainvilliers à une répartition sur son territoire propre aux communes proches d'un environnement rural. En effet, la commune n'est urbanisée que sur 30% de son territoire. Le reste est occupé, en grande majorité, par la forêt domaniale d'Armainvilliers, regorgeant d'espèces d'oiseaux migrateurs importants, ainsi que d'une faune et d'une flore riche. De ce fait, cette forêt est protégée et donc inconstructible.

### Légende :



: Emprise des bâtiments



: Limites administratives



Figure 4 : Emprise de l'urbanisation sur la commune de Gretz-Armainvilliers  
Réalisation : Caroline DAUMIN

Il y a donc très peu de possibilités d'extension sur la commune de par la forêt au nord et les quelques terrains agricoles au sud du territoire.

La présence de la nature est très importante sur le territoire communal. En effet, la forêt domaniale constitue l'identité même de la commune et représente un atout et une richesse pour la commune.

De plus, la commune est traversée par deux cours d'eau qui sont le Ru du Monbarres et le Ru de la Buronnerie. Le premier longe la ville du nord au sud en passant par le centre-ville. Le deuxième traverse la forêt domaniale d'Armainvilliers.

De ce fait, la commune appartient à la communauté de communes Les Portes Briardes, entre villes et forêts, créée le 1er janvier 2010, et, cela, dans un objectif et une continuité environnementale. Les communes qui y sont membres sont : Ozoir-la-Ferrière, Tournan-en-Brie, Férolles-Attilly, Lésigny et Gretz-Armainvilliers. Cette communauté de communes compte donc 37 460 habitants en 2012.

Ainsi, par son aspect naturel et sa proximité avec la capitale, Paris, la commune de Gretz-Armainvilliers, mais également d'autres communes appartenant à la banlieue parisienne, est un espace privilégié et « prisé », selon les termes du Plan Local d'Urbanisme établi le 25 novembre 2013.

## Communauté de Communes des Portes Briardes

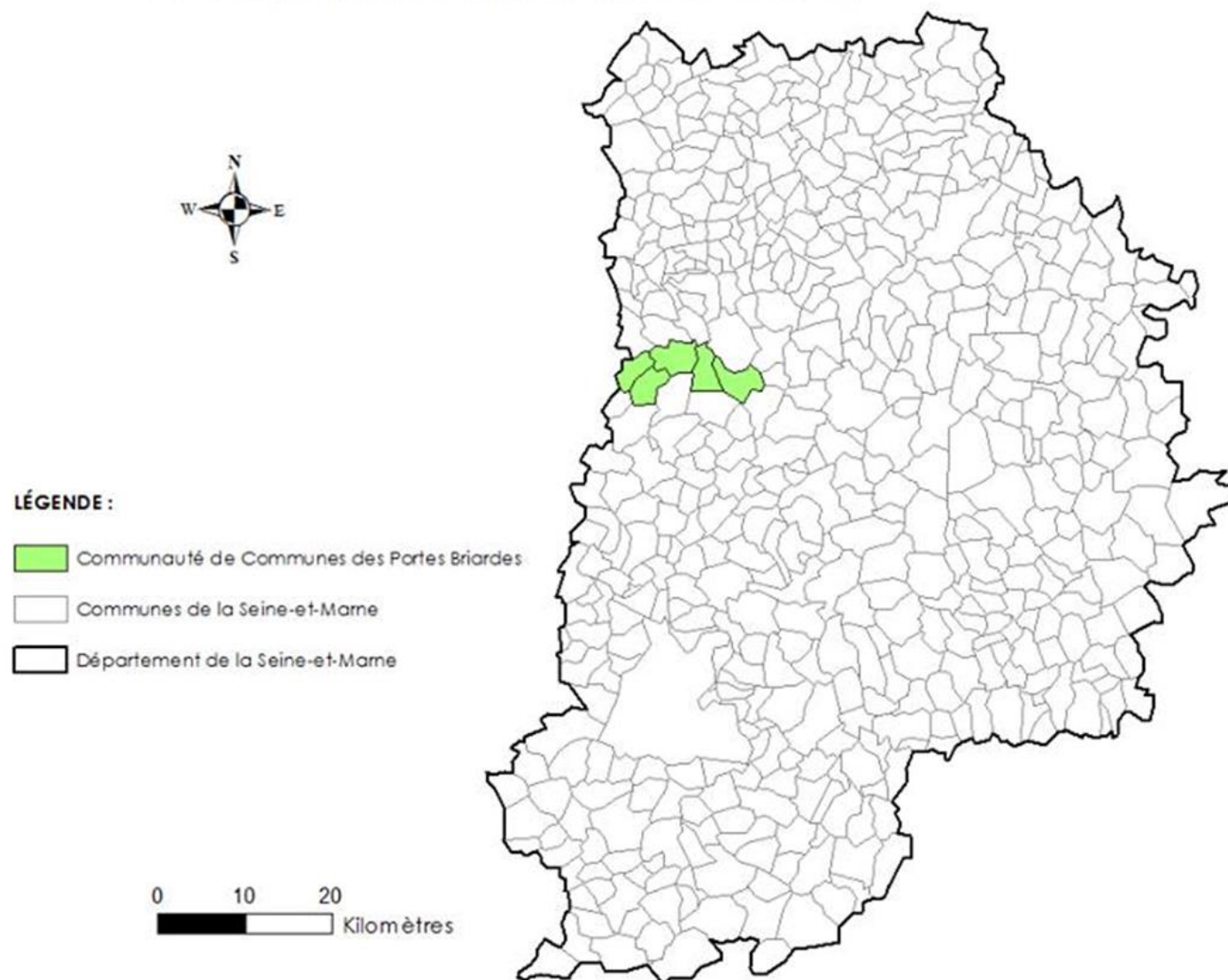


Figure 5 : Communes appartenant à la communauté de communes des portes Briardes  
Réalisation : Caroline DAUMIN

## B – Présentation de la population Gretzoise

En 2011, selon les données de l'INSEE, la commune de Gretz-Armainvilliers dénombre 8 066 habitants. Gretz-Armainvilliers est donc une petite commune d'importance moindre si on la compare avec les communes limitrophes telles qu'Ozoir-la-Ferrière et Tournan-en-Brie qui comptent plus de 20 000 habitants. De plus, ce chiffre reste n'a changé que sensiblement au cours des années. Le pic que l'on observe entre 1970 et 1975 correspond à l'arrivée de la voie ferrée au sein de la commune, ce qui augmenta le solde migratoire et le nombre d'habitants de manière considérable.

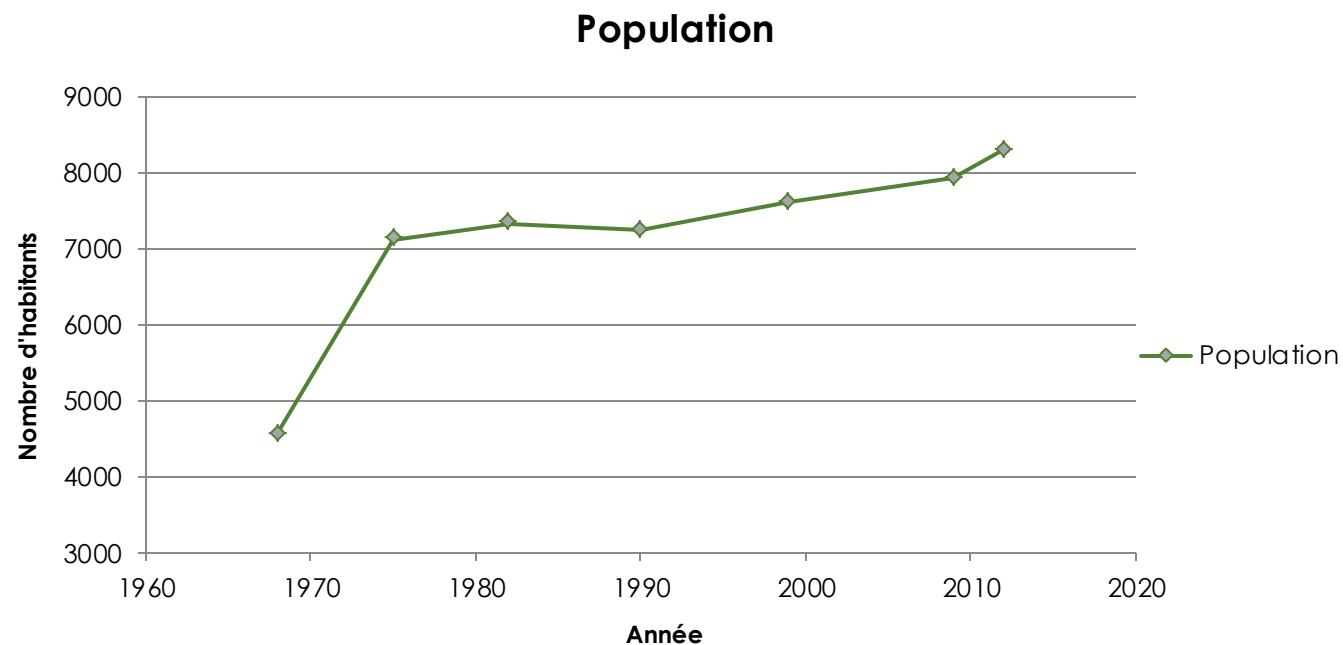


Figure 6 : Nombre d'habitants de la commune de Gretz-Armainvilliers selon les années  
Sources : Données INSEE

L'augmentation plutôt plane du nombre d'habitants dans la commune s'explique par la faible croissance démographique. En 2011, selon les données de l'INSEE, la variation de la population, qui représente le taux annuel moyen entre 2006 et 2011, est de 0.8%. Ce taux comporte une variation du solde naturel de 0.9% et une variation du solde migratoire de -0.1%. Néanmoins, en comparaison avec les communes limitrophes, ainsi que la ville de Melun et la France métropolitaine, cette variation semble plus élevée.

Communes	Variation de la population (%)	Variation du solde naturel (%)	Variation du solde migratoire (%)
<b>Gretz-Armainvilliers</b>	0.8	0.9	-0.1
<b>Ozoir-la-Ferrière</b>	0	0.7	-0.7
<b>Tournan-en-Brie</b>	0.7	0.8	-0.2
<b>Melun</b>	1	1.5	-0.6
<b>France</b>	0.5	0.4	0.1

*Figure 7 : Solde migratoire de certaines communes Seine-et-Marnaises et de la France  
Sources : Données INSEE*

La commune de Gretz-Armainvilliers possède donc un solde migratoire supérieur à la moyenne nationale ainsi qu'aux communes limitrophes. Cependant, il y a plus de personnes qui partent que de personnes qui viennent s'installer. La tendance générale de la population Gretzoise est une population qui reste au sein de la commune.

De plus, on constate, par ce tableau, que le taux de naissances est plus important que le taux de décès. Il y a donc un renouvellement de la population gretzoise qu'il faut prendre en compte.

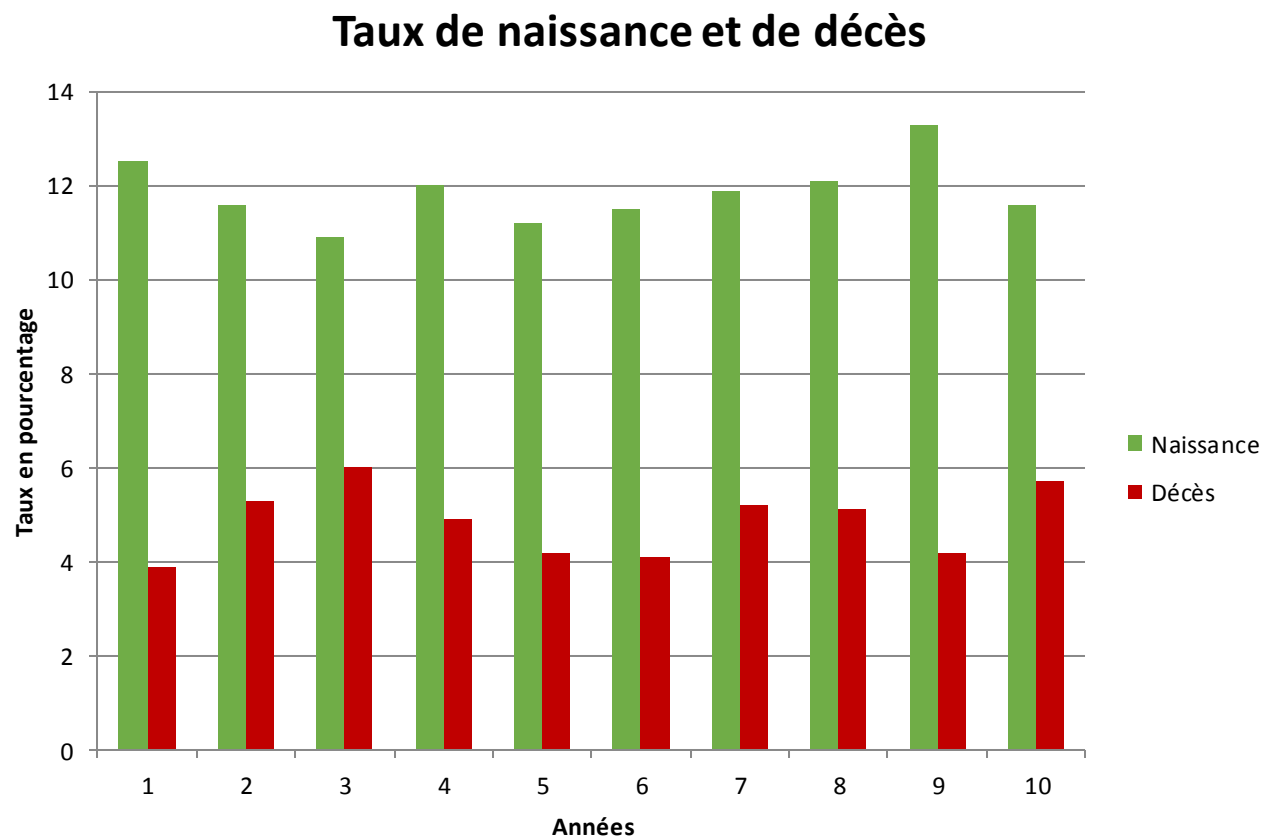


Figure 8 : Taux de naissance et de décès de Gretz-Armainvilliers selon les années  
Sources : Données INSEE

Si on s'intéresse à l'analyse de répartition des classes d'âges de la commune de Gretz-Armainvilliers, on constate qu'il n'y a pas de grande évolution depuis 10 ans, en comparant les données de l'INSEE de 1999 à celles de 2009. La classe d'âge de 0 à 44 ans reste la classe majoritaire constituant la population locale avec, en 2009, un pourcentage de plus de 60%.

En revanche, si on observe de manière indépendante les classes d'âge, celles correspondant aux classes d'âge les plus matures (45 à 75 ans et plus) observent chacune une augmentation. Cela met en évidence un vieillissement de la population gretzoise à prendre en compte.

Ce constat s'explique du fait du prolongement de la durée de vie, ce qui est une tendance générale aux communes limitrophes, mais aussi en France métropolitaine, et par le maintien d'une population qui a progressivement vieilli dans la commune voire dans le même logement.

De plus, les familles représentent une part importante et caractéristique de la composition démographique de la commune de Gretz-Armainvilliers. Cette part représente plus de 87% en 2011, selon les données de l'INSEE, comprenant les couples sans enfant, les couples avec enfant(s), et les familles monoparentales. Même constat dans les communes limitrophes telles que Tournan-en-Brie dont les familles représentent plus de 88%.

Si on prend en compte uniquement les ménages avec enfants au sein de la commune de Gretz-Armainvilliers, ces ménages représentent plus de 76% des familles. Les enfants sont donc à prendre en compte dans la commune et dans les modes de déplacement des familles.

De plus, les personnes qui habitent dans la commune de Gretz-Armainvilliers travaillent dans une autre commune dans la majorité. En effet, selon les données de l'INSEE, en 2011, 81.2% des gretzois travaillent dans les communes limitrophes, et plus généralement dans les communes de la banlieue proche parisienne ou à Paris.

Ce chiffre est largement supérieur à la moyenne nationale qui est de 65.7% en 2011. Néanmoins, on constate la même tendance dans les communes limitrophes telles que Tournan-en-Brie avec un pourcentage de migration pendulaire de 83.1% et la commune d'Ozoir-la-Ferrière avec un pourcentage de migration pendulaire de 79.9%.

La part de migration pendulaire est également en augmentation, celle-ci est due à la diminution d'offres d'emploi au sein de la commune.

Années	1999	2006	2009	2011
Taux de migration pendulaire (%)	74	78.2	80.9	81.2

Figure 9 : Évolution du taux de migration pendulaire à Gretz-Armainvilliers  
Sources : Données INSEE

Gretz-Armainvilliers est dans une configuration plutôt caractéristique des villes de la banlieue parisienne. En effet, les familles s'y installent pour le lieu et travaillent dans une autre commune. La commune doit donc répondre aux demandes de cette population présente dans la commune les weekends et le soir.

## II<sup>e</sup> Partie – Présentation du terrain d'étude

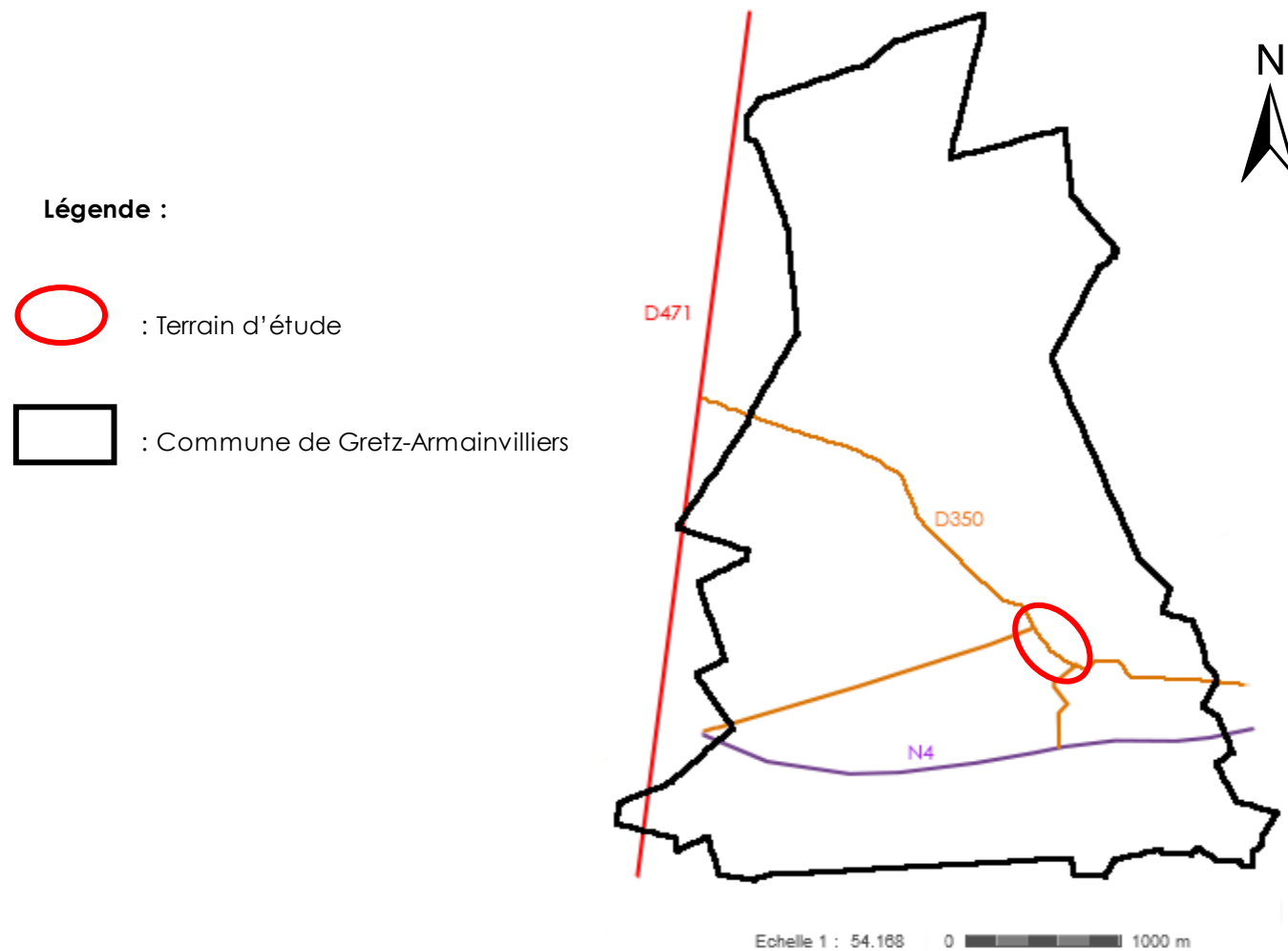


Figure 10 : Localisation du terrain d'étude  
Réalisation : Caroline DAUMIN

Le terrain d'étude du projet se fait sur le centre-ville de la commune de Gretz-Armainvilliers. Celui-ci concerne la rue de Paris d'une longueur de 400 mètres environ et d'une largeur de 9 à 11 mètres environ. La rue de Paris se situe en zones UA, ce qui signifie qu'elle se situe en zone urbaine dense.



Figure 11 : Localisation de la rue de Paris  
Réalisation : Caroline DAUMIN

## III<sup>e</sup> Partie – Diagnostic

Pour mieux comprendre les problèmes que pose le centre-ville de la commune de Gretz-Armainvilliers, et notamment celui du conflit d'usage entre les piétons et les automobilistes, il est important de prendre en compte le centre-ville dans l'environnement auquel il s'inscrit, ainsi que son rôle et la manière dont il est lié avec le reste du territoire. Il est également nécessaire de prendre en compte les habitudes des personnes et les usages faits de ce centre-ville.

### A – L'urbanisation de la commune et du centre-ville

#### **L'organisation du développement urbain de la commune de Gretz-Armainvilliers**

L'urbanisation de la commune se concentre au sud de son territoire, le nord étant occupé par la forêt d'Armainvilliers, comme illustré sur la figure 3. La commune s'est progressivement développée autour de la forêt, constituant majeur du territoire, ainsi que des parcs boisés des vastes propriétés.

Le centre ancien s'est initialement implanté et développé au sud-est de la commune, à l'angle des voies ferrées. La rue de Paris constitue donc le centre ancien de la commune. Les constructions se sont ensuite implantées de part et d'autre de cette rue, qui correspondait alors au centre-ville. Puis, progressivement, l'urbanisation s'est étalée à l'ouest de la commune, en suivant la direction du Boulevard Victor Hugo.

« Le bourg s'étend aujourd'hui jusqu'au droit des espaces naturels, laissant très peu de possibilités d'extension » (PLU 2013).

## **Le type d'urbanisation de la commune**

La commune de Gretz-Armainvilliers est une ville de banlieue parisienne privilégiée par les familles et les personnes âgées. De ce fait, la commune a développé une urbanisation caractéristique des villes à la frontière de la campagne. En effet, le tissu urbain est, dans sa quasi-totalité, constitué de pavillons avec des jardins. Le tissu bâti est mixte avec une majorité de pavillons et quelques immeubles de 2 ou 3 étages. Ce tissu pavillonnaire s'est construit autour du centre-bourg et des deux axes principaux de la commune qui sont la rue de Paris et le boulevard Victor Hugo. Ce tissu pavillonnaire forme un axe rayonnant autour du boulevard Victor Hugo, avec des parcelles orthogonales et une image urbaine aérée de par les maisons et leur jardin cloisonnés. On dénombre également beaucoup d'habitations individuelles groupées avec des rues étroites.

La présence de logements collectifs est également importante, et regroupe une population plus jeune. Ces logements collectifs sont notamment caractérisés par les quartiers d'habitat social situés au sud de la commune, ainsi qu'à l'est, constitués de barres d'immeubles collectifs de 4 ou 5 étages.

Malgré cette forte présence de pavillons et de quartiers résidentiels, les habitations se mêlent également aux équipements, aux commerces et aux services. Ces derniers correspondent aux besoins premiers de la population gretzoise.

De plus, au sud de la commune se sont développées deux zones d'activités constituées de plusieurs entreprises et de plusieurs entrepôts.

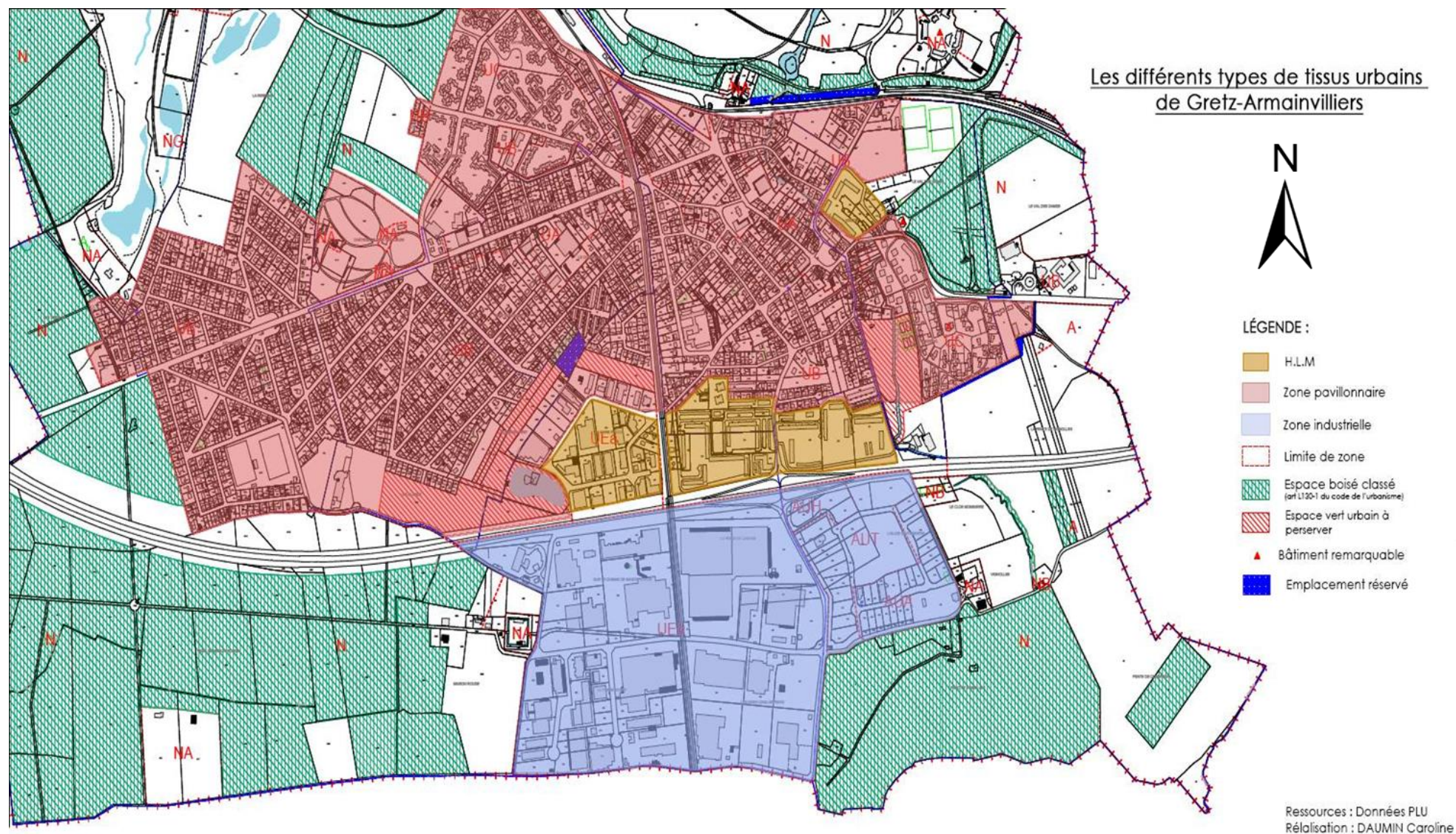


Figure 12 : Représentation des différents types de tissu urbain de la commune de Gretz-Armainvilliers

De ce tissu urbain pavillonnaire, et du type de ménage résidant sur la commune, comme nous l'avons vu précédemment, on peut en déduire que les personnes qui habitent la commune de Gretz-Armainvilliers ont essentiellement un trajet quotidien durant la semaine qui est celui qui mène jusqu'au lieu de travail. Il faut également prendre en compte la part importante des familles, donc les trajets quotidiens pour acheminer les enfants à leur école où à leur lieu de loisir. De plus, la présence des pavillons ne favorise pas l'économie des commerces locaux, car les personnes ont tendance à se diriger vers l'offre la plus avantageuse et importante.

De ce fait, la semaine, le parcours et les habitudes de la population gretzoise concernent le quotidien. Il y a donc une proportion importante de personnes qui partent de la commune de Gretz-Armainvilliers la journée, durant la semaine, et qui reviennent le soir.

Cependant, il faut également prendre en compte les habitudes et les usages des habitants durant le weekend, qui est différent de celui vu la semaine. En effet, le weekend les familles sortent et profitent davantage de la commune que la semaine. Ils effectuent leurs achats, sortent et se baladent.

De plus, la commune de Gretz-Armainvilliers regroupe une population jeune qui sort et qui a besoin de lieux de rencontres et de divertissements. La prise en compte de cette population de 0 à 15 ans est donc importante.

Suite à un entretien avec le directeur des services techniques de la commune, monsieur Dominique VICAIRE, il a mis en évidence une forte importance de la famille au sein de la commune, ce qui s'illustre par l'usage fait du centre-ville. En effet, le centre-ville n'est pratiqué que pour des achats quotidiens et notamment durant le weekend. En semaine, les personnes qui habitent Gretz-Armainvilliers font uniquement le trajet qui les amène et les ramène de leur lieu de travail, ce qui fait du centre-ville un lieu de passage.

De plus, la présence de la zone industrielle est assez significative et explique la présence de nombreux camions qui circulent au sein de la commune.

## La spécificité du centre-ville

Le centre-ville de Gretz-Armainvilliers possède une spécificité dans son type d'urbanisation. En effet, il est important de noter que le centre-ville se situe en zone classée UA selon la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de 2011. Cela signifie que le centre-ville se situe dans un tissu urbain dense affecté aux équipements et à l'habitat. La zone UA correspond principalement au tissu ancien du bourg, ce qui coïncide avec l'explication du développement urbain de la commune fait ci-dessus.

Le PLU de 2011 met à jour quelques caractéristiques de cette zone :

« Il s'agit des quartiers du centre-ville développés principalement autour de la rue de Paris et de la Place de l'Église vers l'est, du Boulevard Aristide Briand et d'une partie du Boulevard Victor Hugo, à l'ouest. L'habitat y est majoritairement collectif et implanté en ordre continu. Outre l'habitat collectif dominant, y sont inscrits des services administratifs, commerces, équipements... Conformément au Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) sur ce secteur central, les vocations de centralité sont à développer. C'est donc une zone support de développement local à vocation de logements, de commerces... ».

Ainsi, on retient que dans le type d'urbanisation du centre-ville de la commune de Gretz-Armainvilliers, les logements sont toujours très présents sous forme collective, à l'image de la commune et de son caractère pavillonnaire. Néanmoins, elle est également le support de l'implantation de commerces.

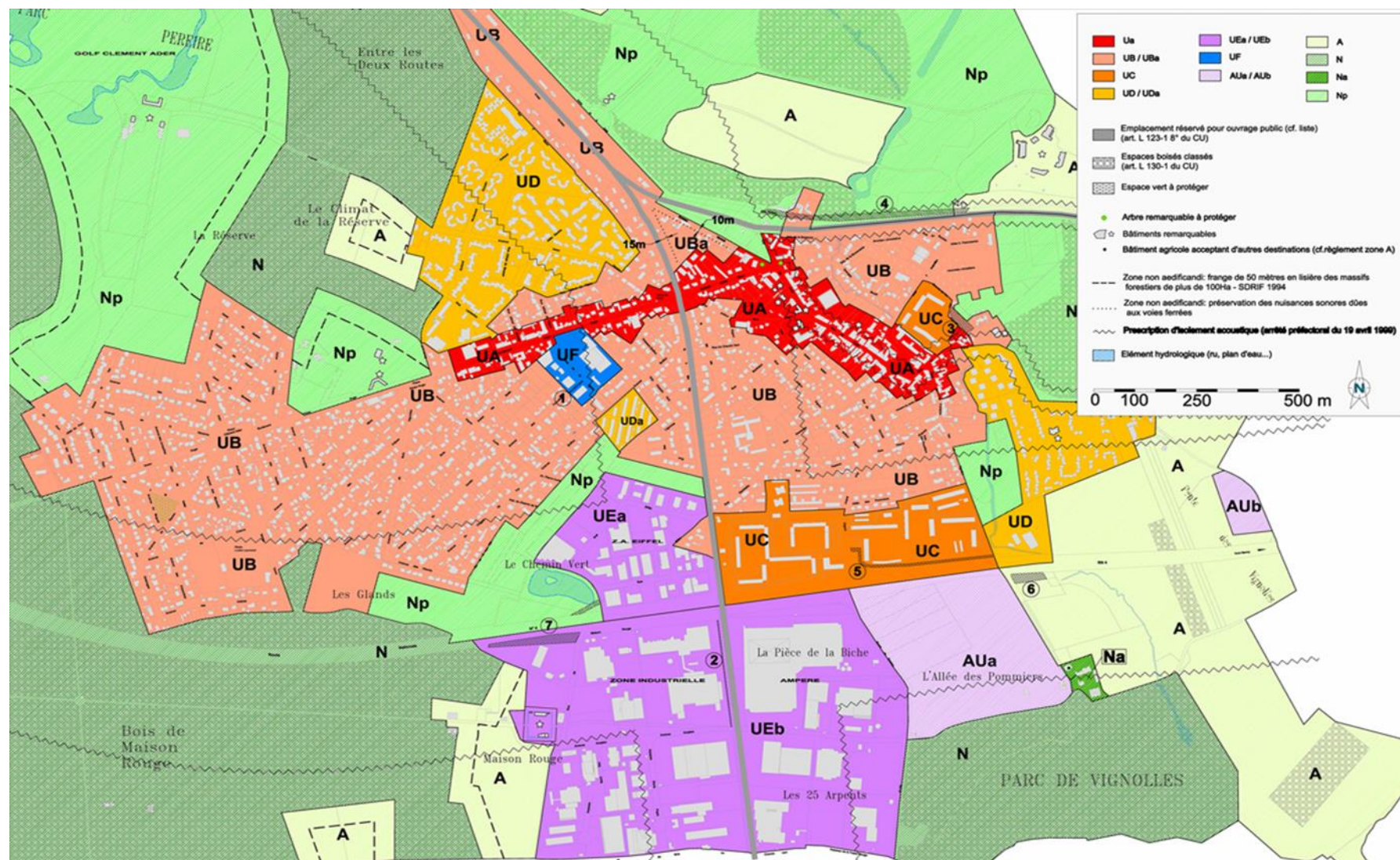


Figure 13 : Zonage des différents types de zones de la commune de Gretz-Armainvilliers

Réalisation : Caroline DAUMIN

Sources : Données de la Mairie

Cette zone UA, qui correspond en grande partie au centre-ville, est soumise à quelques réglementations. De ce fait, le centre-ville ne peut pas accueillir tous les types de commerces et de logements. Il y a quelques normes à respecter.

Tout d'abord, des règles ont été mises en place sur la nature de l'occupation du sol. Le centre-ville de Gretz-Armainvilliers ne peut pas accueillir des bâtiments concernant l'industrie, les dépôts de matériaux de type ferraille ainsi que des bâtiments à vocation de l'activité automobile tels que des stations essence, des garages de plus de 300m<sup>2</sup>. Également sont interdits les emplacements de camping. Enfin, ces installations ne sont pas compatibles avec l'image du centre-ville et peuvent poser des problèmes de salubrité pour le voisinage.

Néanmoins, certaines installations peuvent tout de même s'implanter dans le centre-ville, en respectant quelques mesures. Celles-ci concernent principalement le bon accord avec le centre-ville de la commune, c'est-à-dire, que les établissements doivent s'accorder avec l'environnement et l'architecture du centre-ville de Gretz-Armainvilliers. Par conséquent, les installations doivent :

- Être utiles au centre-ville.
- Ne pas constituer de gêne ou de risque pour le voisinage.
- Être compatibles avec les infrastructures existantes et s'harmoniser avec l'environnement.
- Respecter une surface minimale (moins de 100m<sup>2</sup> pour les réserves ou les entrepôts).

Ainsi, le centre-ville de Gretz-Armainvilliers ne peut pas accueillir tout type d'infrastructures et d'activités sur son terrain notamment en raison du voisinage fortement présent dans ce centre-ville, mais aussi du fait que le centre-ville doit respecter certains usages. En effet, implanter des industries et des infrastructures de dépôts de matériaux, par exemple, n'est pas compatible avec l'usage fait du centre-ville, qui est surtout composé de logements et de commerces et services. Il y a donc une certaine cohérence à respecter.

De plus, certaines règles ont été mises en place concernant l'implantation des bâtiments par rapport à la voirie, par rapport aux limites séparatives, les unes par rapport aux autres, et enfin concernant la hauteur des bâtiments.

Concernant les constructions dans la rue de Paris, elles pourront être implantées soit en alignement soit en retrait par rapport à l'espace public. Le retrait ne devra pas excéder 2.50 mètres et devra être accessible à l'espace public. Cela signifie donc que les constructions restent assez proches de l'espace public, soit de la rue. De ce fait, il y a une façade dense proche de la rue.

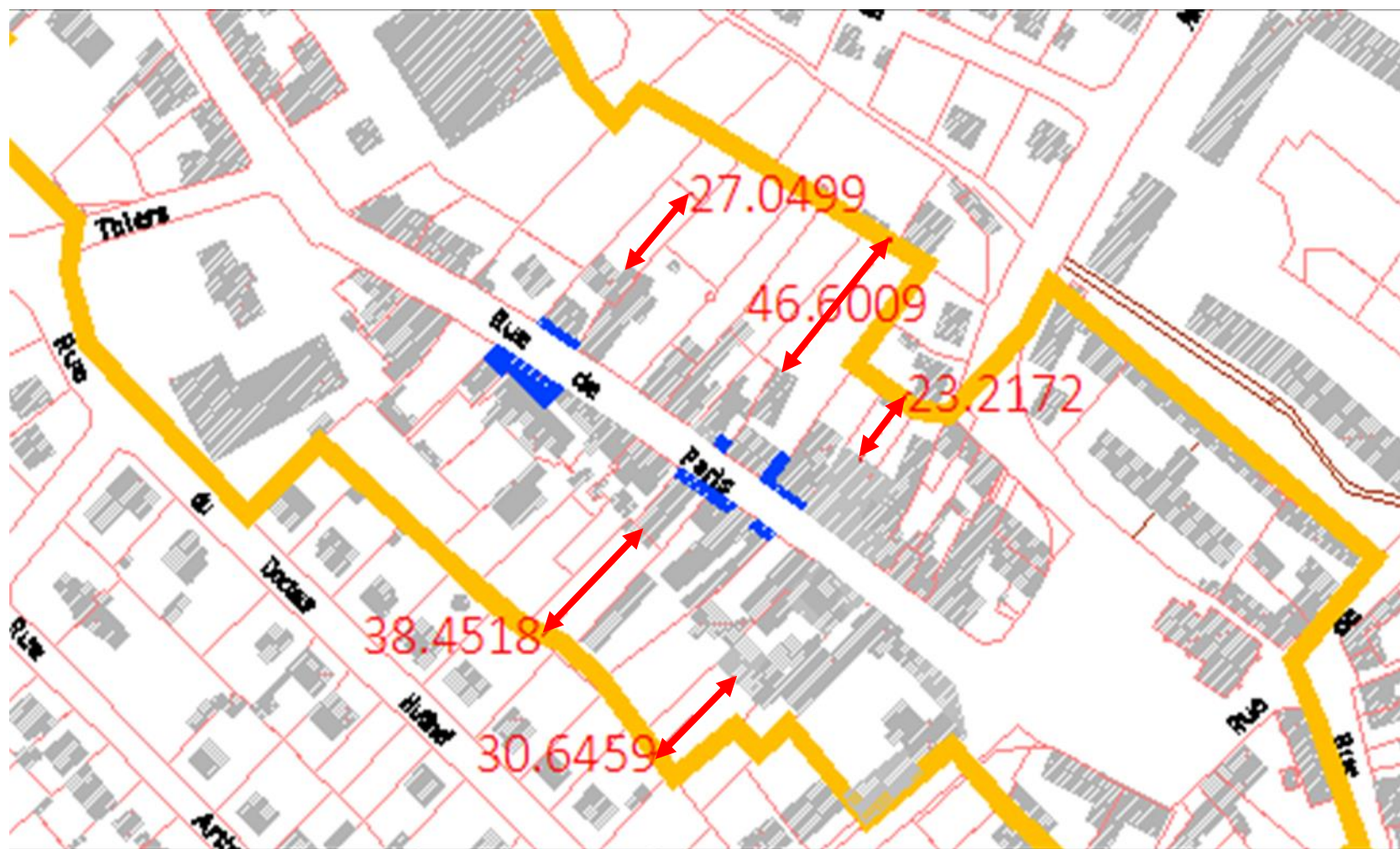
La rue de Paris a également quelques réglementations par rapport aux limites séparatives. En effet, selon les modifications du PLU de 2011, les constructions faites sur la rue de Paris devront obligatoirement s'implanter sur les deux limites séparatives latérales avec un recul de 20 mètres à compter du fond de la parcelle qui est la limite de la zone.

Ainsi, le centre-ville de Gretz-Armainvilliers doit respecter des normes de constructions afin d'avoir une harmonie au sein de la rue, tout en étant dans un objectif de densification. Ainsi, il ne peut pas y avoir tous types de bâtiments sur ce terrain. De plus, un schéma de construction et d'implantation se crée, avec des façades proches de la rue et proches les unes des autres, tout en ayant de l'espace en fin de parcelle. Le centre-ville de la commune a donc un aspect très dense et est délimité par les façades des immeubles et des commerces.

Ceci se représente bien à travers la représentation cadastrale du centre-ville de la commune, où les espaces apparaissent, ainsi que les distances des bâtiments avec les limites parcellaires et la voirie.

En effet, ci-dessous, on remarque, sur la représentation d'une partie du centre-ville de la commune de Gretz-Armainvilliers, la spécificité de cette rue avec des bâtiments très proches des voies de circulations, ce qui donne une impression d'enclavement. De plus, les bâtiments sont collés les uns aux autres sans pour autant avoir une occupation totale de la parcelle. Le centre-ville de la commune a donc une façade frontale de bâti dense avec des espaces en arrière de la parcelle.

Néanmoins, les espaces laissés en blanc sur la représentation ci-dessous correspondent à des parkings et des jardins privés.



Implantation des façades de la rue de Paris



Flèches de mesure



Espace à l'avant des commerces



Limites du terrain d'étude

38.4518 : Mesures en mètres des terrains libres

0 100 m

Figure 14 : Représentation de l'implantation des bâtis

Réalisation : Caroline DAUMIN

Sources : Données de la Mairie

## **Les projets futurs de la commune**

La commune de Gretz-Armainvilliers va devoir répondre à une demande en logements de plus en plus importante. En effet, la commune dispose d'une situation propice de par la proximité de la capitale et sa nature environnante. De ce fait, la ville a pour but d'augmenter son parc de logements. Toutefois, selon les informations fournies par le PLU, la commune n'a pas pour objectif d'augmenter sa démographie de manière considérable ni d'étendre son territoire. Elle veut continuer d'accueillir de nouveaux habitants pour maintenir une dynamique, et ce de manière raisonnée tout en intégrant les capacités du territoire. Ceci est possible, dans la mesure où la commune possède quelques parcelles au sein du centre-ville, notamment une parcelle actuellement inoccupée, et un manoir en cours de renouvellement urbain.

C'est pourquoi l'objectif est la densification et le renouvellement urbain dans le centre-ville de la commune. Le PLU indique un désir de densification, tout en préservant les espaces publics à l'avant de la rue. Cela est en accord avec la loi ALUR de 2000. Il est donc important de prendre en compte la densification de la commune dans l'organisation de l'espace urbain, l'appréhension des espaces et les déplacements de la population.

## **Un atout architectural**

Le centre-ville possède en son sein des bâtis dont l'architecture est significative de la commune. Pour autant, ces derniers ne sont pas mis en valeur de par des constructions récentes qui dévalorisent le centre-ville et dont la façade est sale, et marque une rupture forte avec les anciens bâtiments. Par ailleurs, ces nouvelles constructions ne permettent pas aux usagers de faire naître une envie d'entrer dans les commerces, et ne permettent pas à la population de prendre en considération la beauté et la spécificité architecturale de la commune.

## B – Les équipements de la commune et du centre-ville

La commune de Gretz-Armainvilliers propose quelques équipements sur son territoire afin de répondre à la demande de la population gretzoise, mais aussi aux personnes qui habitent dans les communes limitrophes. Il est donc nécessaire de mettre à jour ces équipements et commerces afin de comprendre les usages faits du centre-ville.

### **Quelques équipements présents sur le territoire**

#### *Les équipements alimentaires et les commerces de proximité*

Tout d'abord on considère les équipements se référant aux commerces de proximité (boulangerie, boucherie...), ainsi que les grandes surfaces. En effet, ceux-ci représentent une ressource importante et primordiale pour les habitants de la commune et ils correspondent aux besoins fondamentaux.

La commune dispose de trois grandes surfaces qui sont :

- L'Intermarché
- Le DIA
- Le Leader Price

L'Intermarché et le Leader Price sont situés à proximité sur le boulevard Victor Hugo, séparés d'une distance de 200 mètres. Tous deux accueillant de nombreux usagers, l'Intermarché semble tout de même plus privilégié par les usagers qui y font plus souvent leurs courses quotidiennes. Le leader Price représente davantage un commerce de « dépannage ».

Le DIA, quant à lui, se situe en centre-ville de la commune et assure une fonction similaire à celle du Leader Price. En effet, les personnes y viennent principalement pour faire de petites courses, ou pour se dépanner.

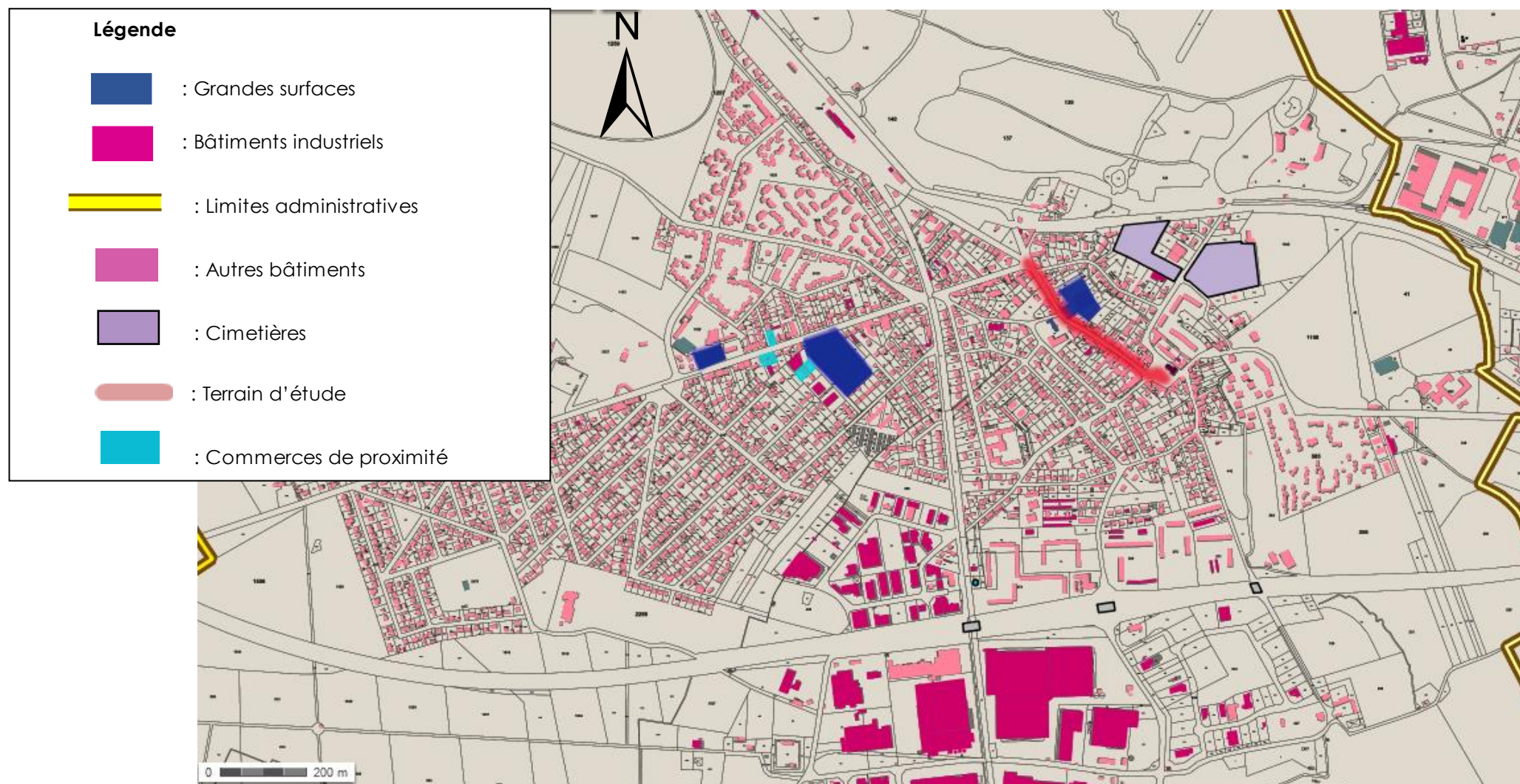


Figure 15 : Localisation des grandes surfaces et des commerces de proximité  
 Réalisation : Caroline DAUMIN  
 Sources : Géoportail

De plus, sont présents sur la commune de Gretz-Armainvilliers quelques commerces de proximité. Ils se situent sur le boulevard Victor Hugo qui constitue la deuxième rue composée de commerces sur une partie de sa longueur, ainsi que sur la rue de la Ferme, face à l'Intermarché.

Les commerces de proximité présents sont :

- Un marchand de fruits et légumes
- Une Boulangerie
- Une épicerie
- Un bar-tabac

On remarque donc que peu de commerces de proximité sont présents au sein de la commune, en ne prenant pas en compte la rue de Paris. De plus, leur aspect extérieur est parfois un peu vétuste. Les commerces présents dans le boulevard de Victor Hugo sont donc vieux et n'assurent pas le dynamisme au sein de la commune.

Le marchand de fruits et légumes, Primeurs entrepôt, quant à lui, s'est installé il y a 4 ans et attire une population en demande de produits plus frais à des prix raisonnables. Il crée donc une certaine concurrence pour la grande surface se situant en face ; Intermarché. De ce fait, les personnes se dirigent davantage vers la zone créée par Intermarché afin de faire des courses quotidiennes en alimentation. Néanmoins, ces courses restent principalement d'ampleur moyenne et ne correspondent pas à des courses importantes effectuées souvent dans d'autres communes.

### *Les activités de service*

Même si les commerces d'alimentation sont importants à prendre en compte pour les besoins de la population, certains services sont également présents sur le territoire communal. On les retrouve sur l'axe du boulevard Victor Hugo, ainsi qu'en centre-ville que nous expliciterons à la suite.

Les services présents sont divers afin de répondre au mieux aux demandes et aux besoins des habitants, aussi bien concernant la santé, que le travail ou les plaisirs personnels que peuvent offrir certaines infrastructures de la commune.

La commune dispose donc de quelques services qui sont :

- Des agences d'intérim
- Une pharmacie-parapharmacie
- Une autoécole
- Un cabinet vétérinaire
- Un cabinet de médecin
- Des garages automobiles
- Une agence de publicité
- Un coiffeur
- Un fleuriste
- Un relai emploi
- Un pressing

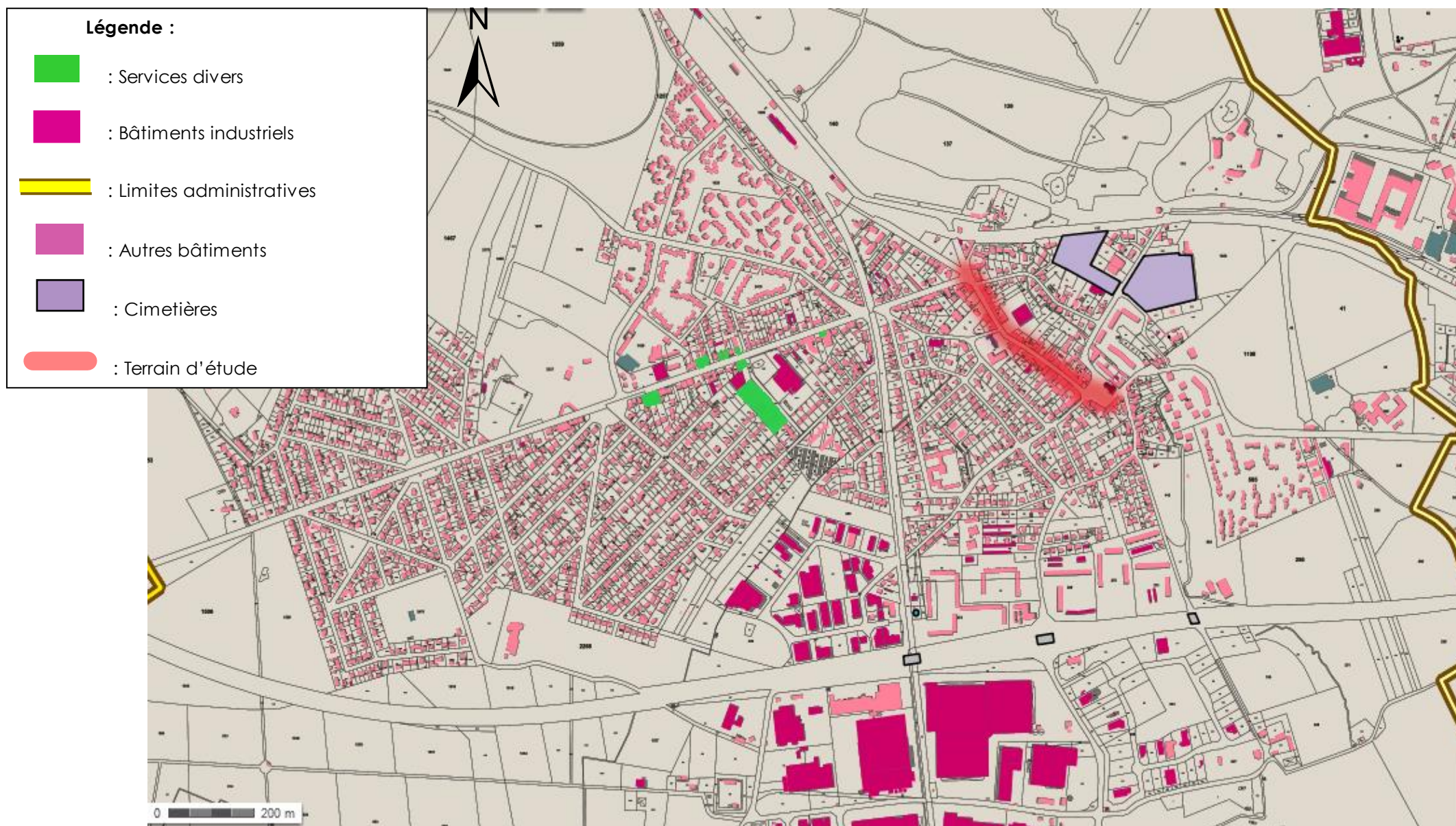


Figure 16 : Localisation des services de la commune

Réalisation : Caroline DAUMIN

Sources : Géoportail

Ainsi, quelques services sont présents sur la commune et restent concentrés, proches de la grande surface Intermarché. Ceci crée une zone de commerces et d'activités où les passages sont nombreux. Néanmoins, les services mis à la disposition de la population ne sont pas très nombreux et peu diversifiés. Les entreprises de services proposés concernent particulièrement les besoins premiers et quotidiens de la population, obligée de se déplacer en cas de nécessité particulière. Ces déplacements se font soit en centre-ville, qui dispose d'offres plus nombreuses, ou dans d'autres communes dont l'attractivité est plus forte.

#### *Les établissements de restauration*

La commune de Gretz-Armainvilliers dispose également d'établissements de restauration qui se manifestent soit sous forme de restaurants soit sous forme de restauration rapide qui ne nécessite pas de déplacements et qui proposent donc la livraison.

Ces équipements permettent donc aux personnes d'avoir des endroits où sortir, se divertir et se retrouver. Ils permettent également de bénéficier d'une offre supplémentaire en termes d'alimentation. Ce sont donc des équipements nécessaires à la vie de la commune et aux envies des habitants.

La commune dispose donc de quelques établissements :

- Deux restaurants asiatiques
- Quatre pizzérias (livraisons essentiellement)
- Un restaurant portugais (livraisons essentiellement)
- Deux restaurants
- Un restaurant de cuisine rapide (McDonald)

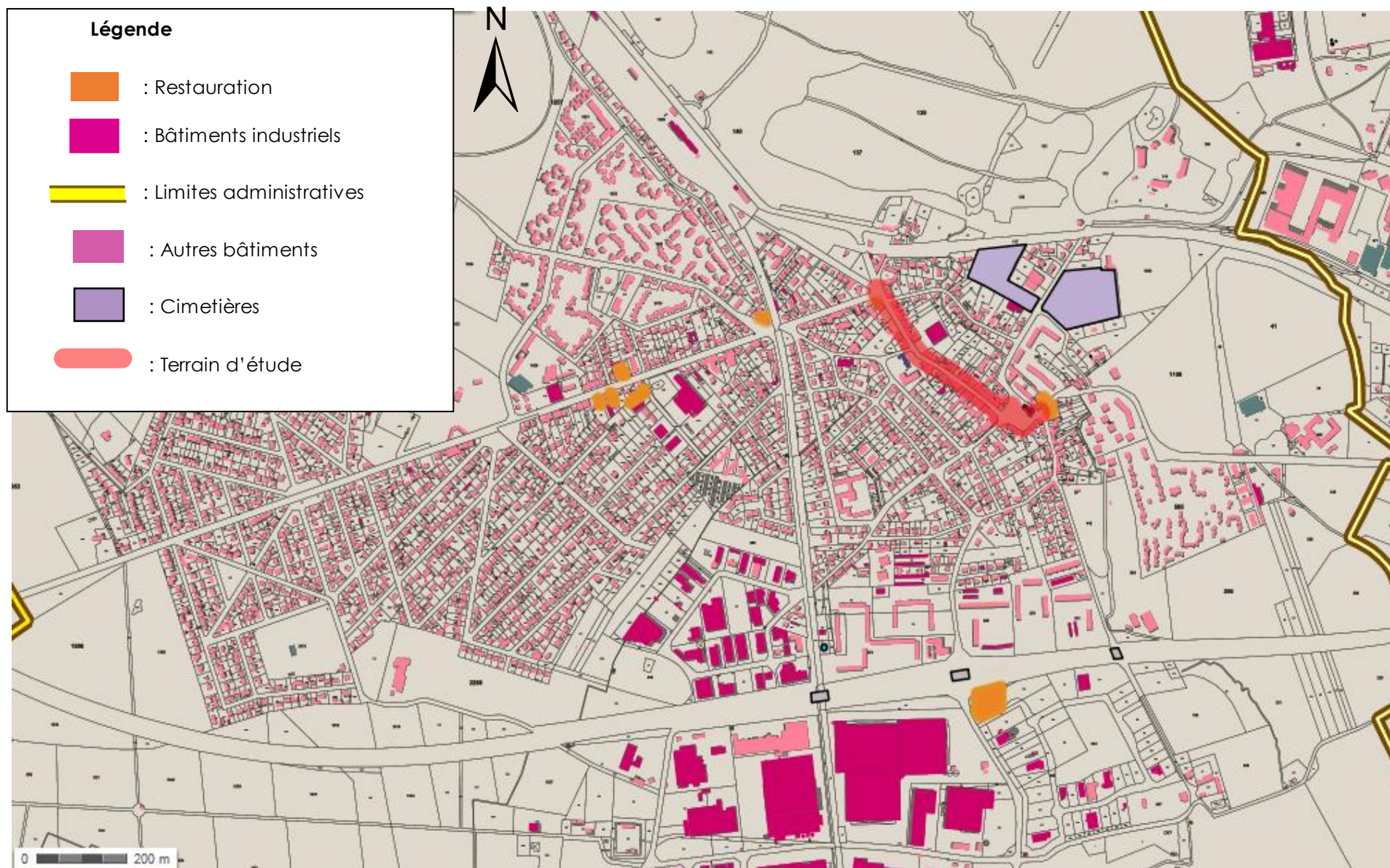


Figure 17 : Localisation de la restauration sur la commune de Gretz-Armainvilliers

Réalisation : Caroline DAUMIN

Sources : Géoportail

De par la localisation des établissements, on remarque que ceux-ci sont de nouveau très localisés sur ce qui constitue le centre de la commune de Gretz-Armainvilliers, sachant que les équipements du terrain d'étude, soit le centre-ville, n'ont pas été pris en compte. Ainsi, les activités et les déplacements de la population se concentrent et se dirigent aux mêmes endroits. Cela crée une dynamique de mouvements très agglomérée sur une même zone. Néanmoins, il faut également prendre en compte l'usage que la population fait des commerces afin de connaître la durée de leurs déplacements, par exemple.

#### *Des équipements de loisir et autres*

La commune de Gretz-Armainvilliers possède des équipements de loisir et de divertissement, mais aussi des équipements de recherche à but pédagogique. On dénombre trois équipements qui sont :

- Un Golf
- Un parc Arboretum
- Un Uranoscope

Ces trois équipements représentent les seuls lieux de divertissement disponibles sur la commune qui nécessitent des déplacements dans la mesure où ils sont aux limites de la commune. Cependant, ces équipements assurent un intérêt environnemental important pour la commune ainsi qu'un intérêt éducatif et touristique. En effet, le parc Arboretum abrite des espèces d'arbres du monde entier ainsi qu'un château. Le golf accueille, quant à lui, la classe sociale souvent plus aisée, et est accessible uniquement par le centre-ville et le boulevard Victor Hugo, ce qui augmente les déplacements.



### Légende

-  : Loisirs
-  : Bâtiments industriels
-  : Limites administratives
-  : Autres bâtiments
-  : Cimetières
-  : Terrain d'étude

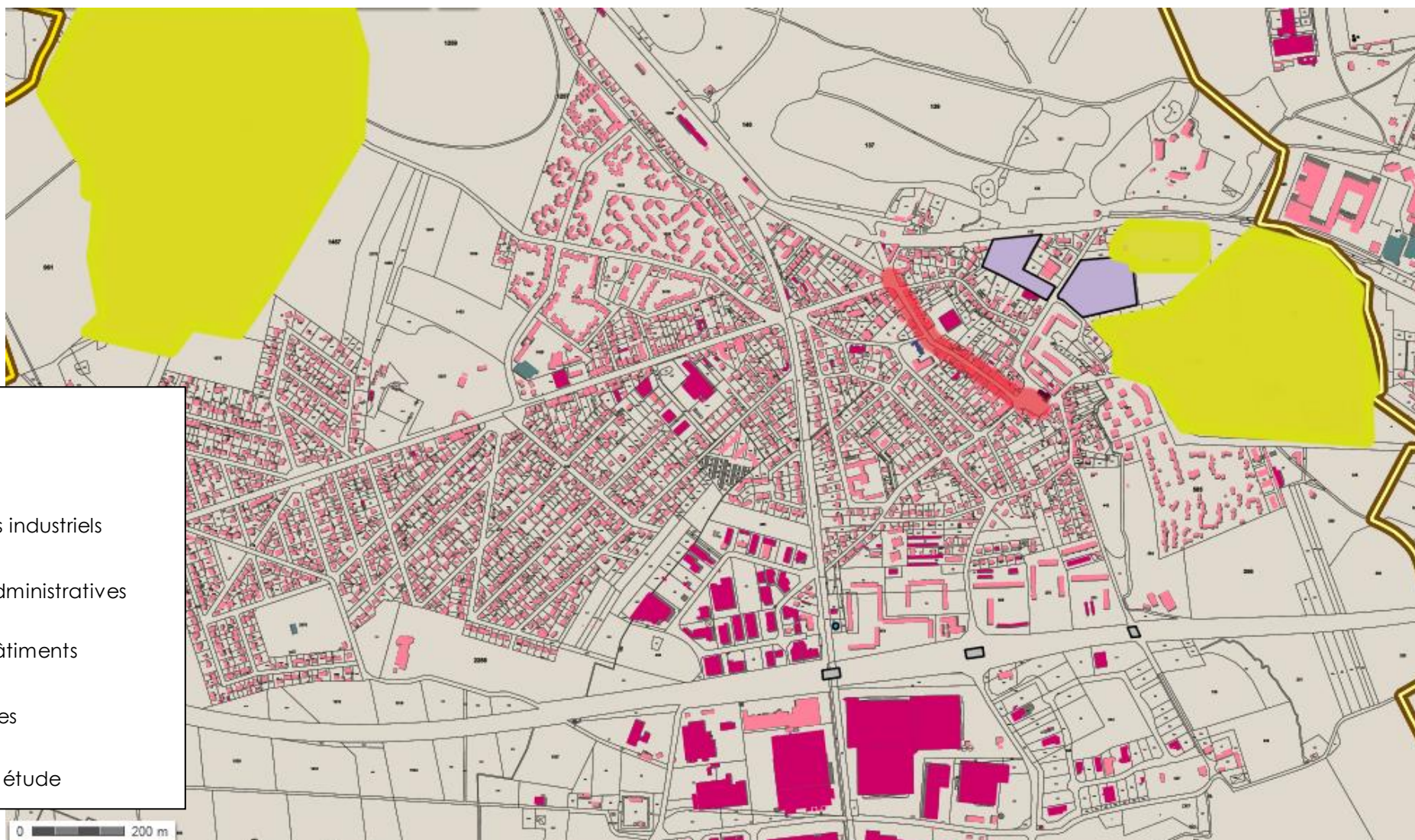


Figure 18 : Localisation des lieux de loisir de la commune de Gretz-Armainvilliers

Réalisation : Caroline DAUMIN

Sources : Géoportail

## Quelques équipements présents en centre-ville

Afin de mieux comprendre les usages, mais aussi les offres qui sont fait au sein du centre-ville, il semble important de connaître ce qu'il y a en centre-ville et ce qui est mis à la disposition de la population.

Tout d'abord, le centre-ville de la commune de Gretz-Armainvilliers comporte une part importante de logements. En effet, les immeubles qui composent ce terrain d'étude, soit la rue de Paris, sont des immeubles à vocation résidentielle, comprenant au rez-de-chaussée des commerces. On dénombre au total dans cette rue 180 logements comprenant quelques maisons et surtout des appartements. Ces appartements se situent dans les immeubles au-devant de la rue, mais également dans des immeubles au fond des parcelles, donc plus éloignées de la rue. Ainsi, nous avons pu voir auparavant dans ce dossier, grâce aux données INSEE, que la population gretzoise est composée en grande majorité de familles avec enfants. Ainsi nous pouvons estimer le nombre de personnes habitant le centre-ville de Gretz-Armainvilliers à 360.

Ce type de population, habitant en centre-ville, va donc générer un certain type d'activités et sans doute la présence de commerces et d'équipements spécifiques aux besoins de celle-ci. En effet, ces habitants privilégient le centre-ville comme lieu de vie. Il faut donc prendre en compte ces habitants qui restent en centre-ville. De plus, cette population va entraîner un type de déplacement particulier. En effet, leurs déplacements se feront plus souvent à pied. Ceci sera vu plus en détail à la suite du dossier.



Figure 20 : Type d'immeuble présent en centre-ville  
Réalisation : Caroline DAUMIN

Voici un exemple de maison présente dans la rue de Paris et dont la façade fait front à cette rue. On dénombre ainsi une dizaine de maisons, même si ce nombre tend à diminuer. De plus, deux manoirs, ayant un intérêt architectural important, sont également présents dans le centre-ville de la commune.



Figure 19 : Type de maison présent en centre-ville  
Réalisation : Caroline DAUMIN

Néanmoins, le centre-ville de la commune de Gretz-Armainvilliers n'est pas seulement composé de logements. En effet, pratiquement tous les rez-de-chaussée des immeubles accueillent des commerces. Ceux-ci peuvent être de type différent, ainsi que de taille différente. Il est donc nécessaire de décrire les commerces qui constituent le centre-ville de la commune.

La rue de Paris est composée tout d'abord de commerces de proximité, dits « commerces de bouche ». En effet, on dénombre au sein de cette rue :

- Deux boulangeries
- Deux boucheries
- Une poissonnerie
- Une épicerie



Figure 21 : Boulangerie en centre-ville  
Réalisation : Caroline DAUMIN



Figure 22 : Boucherie proche de la place de l'Église  
Réalisation : Caroline DAUMIN



Figure 23 : Boucherie proche du DIA  
Réalisation : Caroline DAUMIN

La poissonnerie, fermée pendant un moment, a ouvert de nouveau récemment. Les deux boulangeries, quant à elles, sont situées à une très forte proximité l'une de l'autre, créant une concurrence assez forte. Toutefois, ces deux boulangeries se mettent en accord par rapport à certains points tels que les jours fériés, les vacances et les dimanches par rapport aux jours et aux horaires d'ouverture, mais aussi pour offrir une offre constante à la population. De ce fait, les boulangeries, de manière alternée, sont ouvertes tous les jours. Concernant les boucheries, une courte distance les éloigne et celles-ci ont une superficie différente.

En effet, celle se situant plus proche de la place de l'Église bénéficie d'une surface plus importante que la deuxième se situant proche de la grande surface DIA

Dans cette configuration de commerces de proximité, il est important de prendre en compte la présence de la grande surface DIA. Celui-ci possède une superficie de 6200 m<sup>2</sup> avec 105 places de stationnements. Il a une influence majeure sur l'organisation du centre-ville ainsi que sur les commerces de proximité. En effet, cette grande surface propose de nombreux produits à des prix raisonnables ce qui crée une concurrence forte pour les commerces de proximité.



Figure 24 Grande surface DIA  
Réalisation : Caroline DAULIN

Néanmoins, la majorité des commerces présents dans le centre-ville, soit la rue de Paris, sont des commerces de services.

En effet, suite à l'entretien effectué avec le responsable des services techniques de la mairie de Gretz-Armainvilliers, celui-ci a mis en évidence l'évolution des commerces de la commune, ainsi que de l'offre faite à la population gretzoise. Il y a eu une modification de commerces alimentaires en commerces destinés aux services. Une tendance générale s'est mise en place avec la disparition des petits « commerces de bouche », mais aussi des commerces de restauration, remplacés par des services. Cependant, de nouveaux commerces de bouche se sont implantés.

Le centre-ville de la commune de Gretz-Armainvilliers dispose donc de plusieurs commerces de service qui sont :

- 7 banques et assurances
- 5 opticiens
- 3 coiffeurs
- 1 fleuriste
- 3 agences immobilières
- 1 pharmacie parapharmacie
- Des médecins
- 2 centres esthétiques
- 1 salon de toilettage
- 1 agence d'intérim
- 1 cordonnerie
- 2 pressings
- 2 garages
- 2 magasins d'informatique (et formation)



Figure 25 : Banque assurance le Crédit Agricole  
Réalisation : Caroline DAUMIN

Le centre-ville de la commune est composé également de nombreux opticiens. Il y en a actuellement cinq, et ce sur la même rue. Ceci crée une concurrence assez forte entre eux.



Figure 26 : Opticien et salon de coiffure  
Réalisation : Carline DAUMIN

Des commerces de vente de produits divers sont également présents sur le territoire du centre-ville de la commune de Gretz-Armainvilliers. Ils permettent d'avoir une offre plus diversifiée auprès de la population, et, de ce fait, de varier le type de commerces et d'activités.

Ces types de commerces ne sont pas très présents au sein du centre-ville, mais également sur le territoire de la commune. De ce fait, l'offre reste concentrée en centre-ville, sur la rue de Paris.

On peut donc retrouver en centre-ville :

- Un magasin de vin : « Mille-&-un Vins »
- Un magasin de vêtements
- Un magasin de lingerie
- Une maison de la presse
- Une bijouterie
- Un magasin d'informatique

Le centre-ville de la commune dispose également de quelques commerces de restauration et de bars locaux, ce qui permet à la population d'avoir des points de rencontre ainsi que des lieux de divertissement. Ce sont donc des lieux où les personnes peuvent sortir.

Le centre-ville dénombre donc :

- 5 restaurants
- 2 brasseries

Enfin, une école primaire et maternelle ainsi qu'une église se sont implantées dans le centre-ville de la commune de Gretz-Armainvilliers. Ces deux infrastructures sont particulières et engendrent des déplacements et des activités qui leur sont propres.

L'école primaire et maternelle se nomme le groupe scolaire Leclerc et compte actuellement 152 élèves. Cela représente donc des déplacements importants aussi bien de voitures que de transports en commun afin d'acheminer les élèves en cours. En effet, les parents accompagnent le plus souvent leurs enfants à l'école, et cela en voiture, mais un système de bus est également mis en place. Ces déplacements ont lieu deux fois par jour et uniquement en semaine. De plus, d'autres déplacements importants liés au groupe scolaire sont mis en place. Ils concernent les bus qui transportent les élèves à leur lieu de restauration.

Ainsi, le groupe scolaire Leclerc a un impact important sur l'organisation du centre-ville de la commune, mais surtout sur le nombre de voitures qui circulent dans la rue.

La mairie de la commune de Gretz-Armainvilliers est également présente dans le centre-ville et fait face à la grande surface DIA. La mairie comporte plusieurs services, dont celui de la police municipale, mais également des services annexes. Les bureaux de la poste se trouvent aussi dans ceux de la mairie. Se situe également, à côté de la mairie, un marché qui a lieu le vendredi en matinée. Cependant, peu de personnes y vont du fait de l'horaire inadapté et de sa localisation qui ne lui rend pas justice et ne le met pas en valeur.

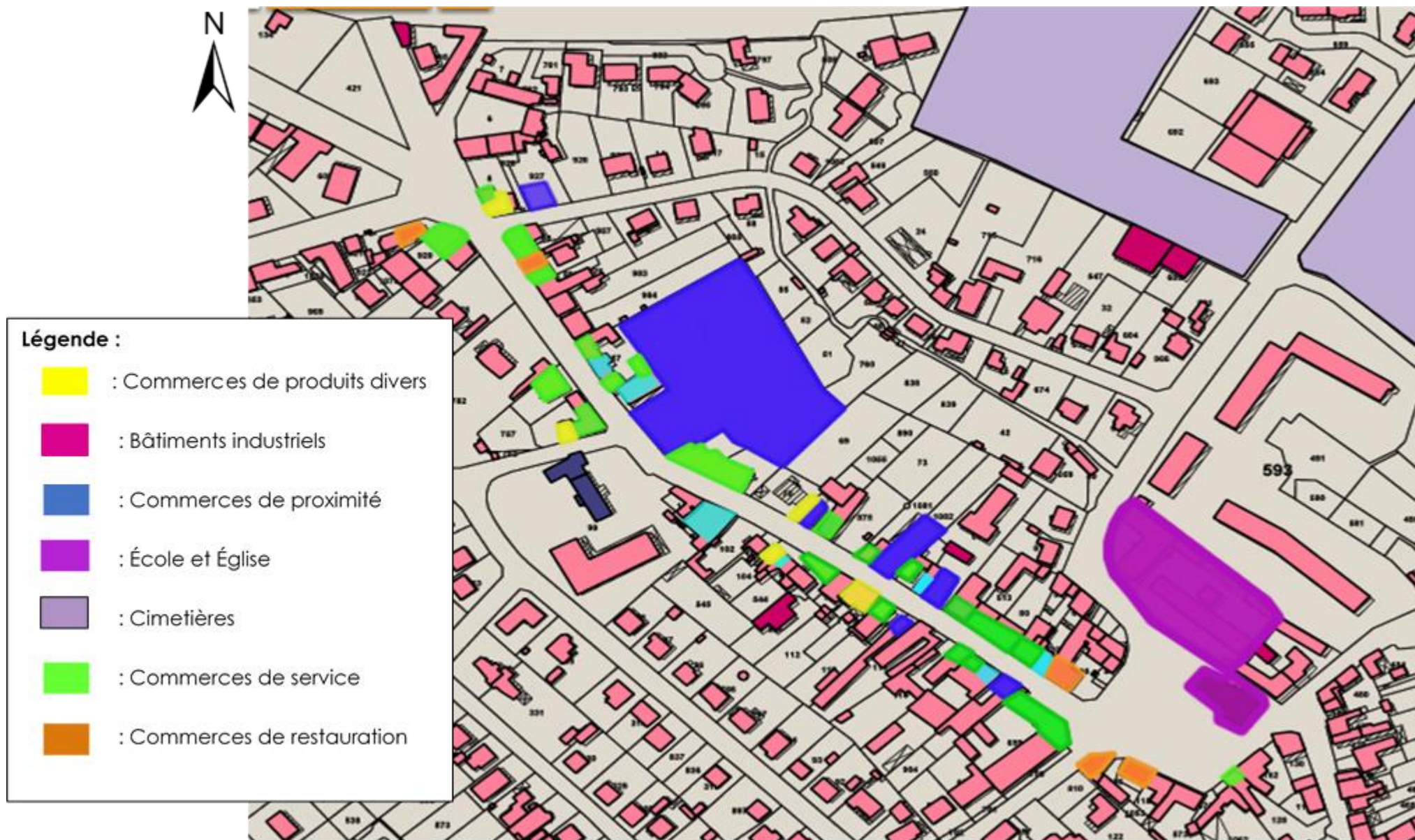


Figure 27 : Localisation des différents types de commerce en centre-ville

Réalisation : Caroline DAUMIN

Sources : Comptage personnel

## **Les usagers des commerces du centre-ville de Gretz-Armainvilliers**

Les commerces du centre-ville sont principalement utilisés par les habitants de la commune de Gretz-Armainvilliers. En effet, les commerces sont présents pour répondre à leurs besoins de la vie courante principalement.

Les gretzois effectuent ainsi leurs achats quotidiens au sein de ce centre-ville. En effet, l'offre se concentre dans ce secteur de la commune, d'après ce qui a été vu précédemment, et le fait que les commerces de tous les genres se situent de manière privilégiée en centre-ville.

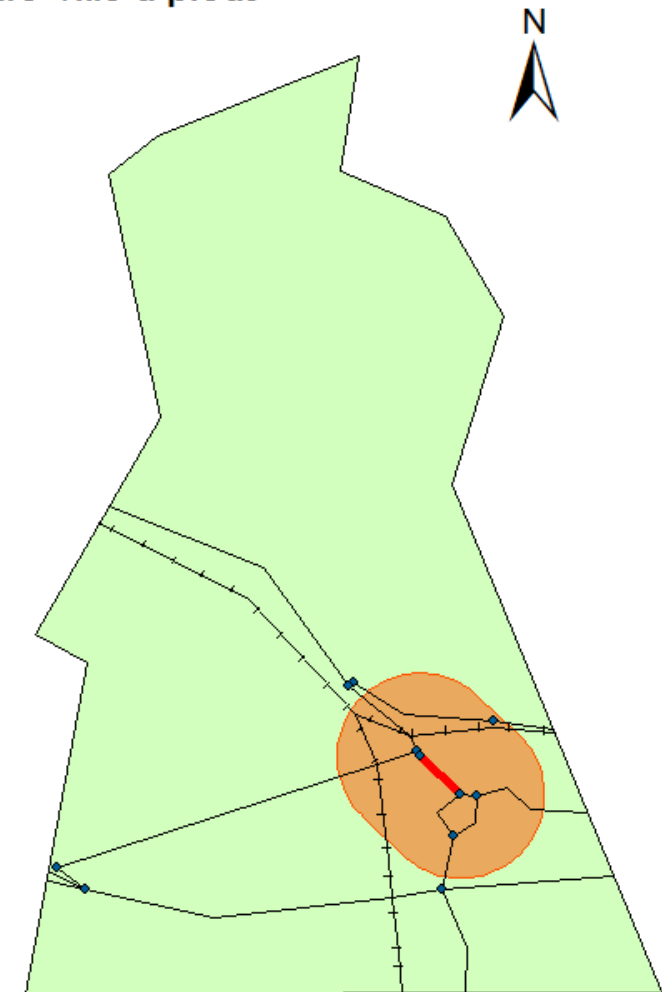
De ce fait, les déplacements vers et dans le centre-ville sont nombreux. En effet, les commerces doivent être accessibles à tous les habitants de la commune et constituent une réponse à proximité répondant à un besoin habituel des habitants. Les gretzois se dirigent donc vers ceux-ci pour effectuer leurs achats premiers, comme, par exemple, l'achat du pain. Néanmoins leurs parcours sont rapides. Les personnes qui se dirigent vers le centre-ville ne font que passer et n'y vont que pour un but précis : leurs achats. De plus, comme l'offre n'est que peu diversifiée, le temps de parcours n'en est que d'autant plus réduit. De manière schématique, les habitants de la commune viennent en centre-ville, vont vers le commerce choisi et repartent. Il n'y a pas de promenade et de regards portés aux autres commerces.

De plus, les gretzois privilégient tout de même la desserte du centre-ville en voiture. En effet, de manière générale, les habitants utilisent beaucoup la voiture et en possèdent un certain nombre. Suite à l'entretien et aux explications fournies par la directrice de la Direction Départementale du Territoire (DDT) de Meaux, Valérie ANDIAS, excédé 500 mètres, distance séparant les habitants des commerces, les personnes auront tendance à utiliser le moyen de transport le plus pratique, qui, dans le cas du centre-ville de Gretz-Armainvilliers, est la voiture. Pour mieux comprendre cette répartition des moyens de transport privilégiés par les habitants pour se diriger vers le centre-ville, des zones tampons ont été réalisées.

## Périmètre d'accès au centre-ville à pieds

### Légende :

- ◆ Noeuds Routiers de Gretz-Armainvilliers
- + + + Lignes de voies ferrées
- Centre-ville
- Routes principales de Gretz-Armainvilliers
- Limite de la zone de Chalandise
- Zone de Chalandise de 500m
- Gretz-Armainvilliers



0 1,5 3 Kilomètres

Figure 28 : Localisation de la zone d'accès en centre-ville par les piétons

Réalisation Caroline DAUMIN

Sources : ARCGIS

En effet, il faut considérer le fait que le centre-ville est concentré à l'est du territoire de la commune, ne permettant ainsi qu'à une infime part de la population Gretzoise de se diriger à pieds ou en vélo au centre-ville de la commune.

De ce fait, les déplacements sont nombreux, rapides, et se font le plus généralement en voiture. Ceci accentue la sensation d'un centre-ville gorgé de voitures et dont l'ambiance est rapide et déterminée.

Néanmoins, la population Gretzoise n'est pas la seule à prendre en compte dans les usagers des commerces du centre-ville. En effet, les commerces présents permettent également de répondre aux besoins des habitants des communes limitrophes, telles que Presles-en-Brie, rapatriés notamment par la présence de l'Intermarché, selon les termes d'Alexandrine Fahri, directrice de la société d'urbanisme « Urbanence ». Ces communes n'ont pas d'offres nécessaires et adéquates permettant de satisfaire les besoins des habitants de ces communes, et, de ce fait, ils se dirigent vers les commerces de la commune de Gretz-Armainvilliers, dont l'offre est plus intéressante et plus importante. Or, cette population se trouve éloignée de la commune, et se déplace donc également en voiture. Cela crée des déplacements nombreux notamment en heure de pointe et le samedi.

Ce type d'usagers, Gretzois comme habitants d'autres communes, ont leurs habitudes. Ils se dirigent donc dans leurs commerces de prédilection, c'est-à-dire, ceux qui répondent à leurs besoins. Par exemple, ils vont à leur banque, à leur boulangerie ou leur garage. Ainsi, la présence des personnes en centre-ville est courte et déterminée.

### **L'état actuel des commerces du centre-ville de Gretz-Armainvilliers**

D'après ce qui a été vu précédemment sur le nombre et le type de commerces présents dans le centre-ville de la commune de Gretz-Armainvilliers, ils sont peu diversifiés et peu nombreux, ce qui ne permet pas de proposer une offre large, et, donc, d'attirer une clientèle supplémentaire. De plus, les commerces sont généralement ouverts de 9h à 18h, et ne sont pas ouverts le weekend. La présence des personnes se concentre donc principalement en heure de pointe et le samedi matin, période durant laquelle les familles peuvent sortir et effectuer des achats.

De plus, la fréquentation des commerces est remise en question. En effet, la commune connaît un grand turn-over de ses commerces, surtout ceux situés dans le centre-ville de la commune (la rue de Paris). Cela signifie que la durée de vie des commerces est courte et que le changement de propriétaires ou d'activités se fait de manière régulière.

Ce turn-over peut être dû au manque de fréquentation et de clientèle. Les personnes qui fréquentent les commerces du centre-ville de la commune de Gretz-Armainvilliers vont principalement dans les mêmes établissements, ce qui limite la durée de vie des autres commerces installés.

De plus, depuis l'arrivée dans les années 90 de la grande surface Intermarché, la réduction des commerces locaux a été considérable et a changé le type d'activités de la commune, rendant les petits commerces peu rentables. Il y a donc un souci d'économie des commerces du centre-ville de la commune de Gretz-Armainvilliers. Ce manque de fréquentation explique ainsi le nombre de commerces fermés et d'établissements vides depuis des années. On en dénombre presque dix au sein de la rue de Paris. Cela accentue bien le manque de dynamisme commercial de centre-ville de la commune ainsi que le manque d'attractivité.

La CCI (Chambre des Commerces et de l'Industrie) n'a pas effectué d'études concernant les commerces de la commune de Gretz-Armainvilliers, mais, à la suite des nombreux entretiens effectués avec le responsable des services techniques et avec la directrice du bureau d'étude Urbanence, le turn-over des commerces a été confirmé et appuyé.

Par ailleurs, la population gretzoise, ainsi que les habitants des communes limitrophes, sont soumis à l'attractivité de pôles plus dynamiques, et de commerces plus avantageux dans des communes à proximité. On prend en compte notamment la présence de la commune nommée Pontault-Combault qui possède deux centres commerciaux très actifs.

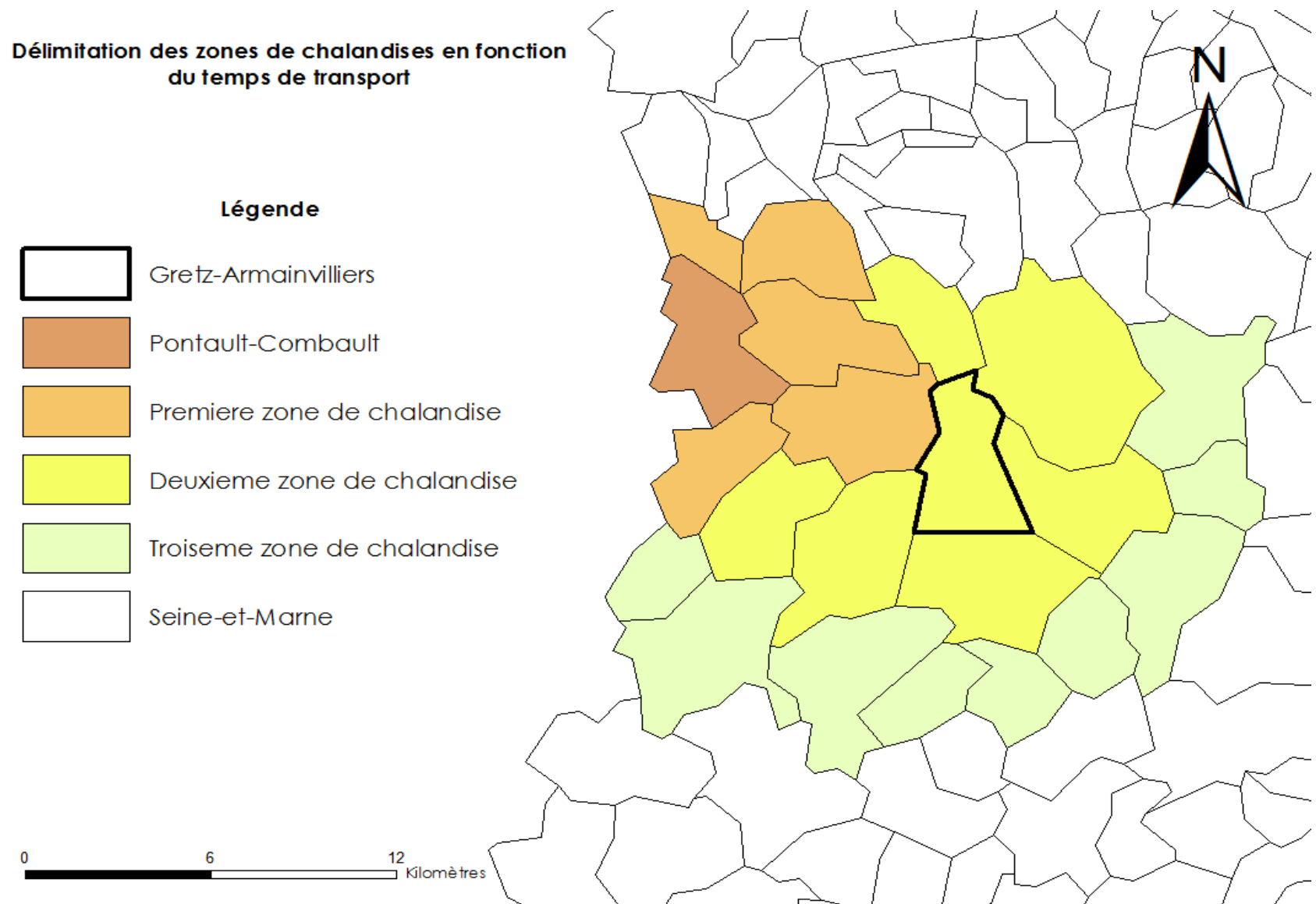


Figure 29 : Aires d'influence du centre commercial de Pontault-Combault  
Réalisation : Caroline DAUMIN  
Sources : DDT

La carte ci-dessus nous permet de prendre en compte les aires d'influence des centres commerciaux situés sur le territoire de la commune de Pontault-Combault, et de comprendre la raison d'une perte de fréquentation des commerces locaux de la commune de Gretz-Armainvilliers et de son centre-ville. En effet, la carte représente les zones de chalandise des centres commerciaux.

La première zone de chalandise englobe la population qui fréquente très régulièrement les sites. Il s'agit notamment des Pontellois-Combalusiens ainsi que des habitants situés à proximité immédiate de Pontault-Combault. Sans être isochrone, cette zone correspond à un temps de parcours de parcours en voiture qui n'excède pas 10 minutes environ.

La deuxième zone de chalandise qui nous intéresse, car elle comprend la commune de Gretz-Armainvilliers, intègre les populations des communes qui sont naturellement attirées par l'offre des centres commerciaux. Néanmoins, ces populations sont également soumises à l'attraction d'autres pôles commerciaux, ce qui est le cas pour les gretzois, attirés également par le centre commercial de la commune de Torcy. Dans sa large majorité, cette clientèle utilise la voiture pour se diriger vers ces pôles d'activités. Sans être une courbe isochrone, cette zone correspond à un temps de trajet en voiture qui n'excède pas 20 minutes. Cela est amplifié par la présence de la nationale 4 qui assure une desserte rapide et facile des commerciaux de Pontault-Combault. En effet, l'accès se fait directement par la nationale 4, qui se trouve que le territoire de Gretz-Armainvilliers.

Enfin, la troisième zone de chalandise correspond à une population beaucoup moins impactée par l'attractivité et l'offre des centres commerciaux de la commune de Pontault-Combault. Cette zone correspond à un temps de parcours en voiture qui ne dépasse pas 30 minutes.

Ainsi, les commerces présents dans le centre-ville de la commune de Gretz-Armainvilliers sont directement impactés par la présence de grands centres commerciaux, qui induisent une diminution de l'activité des commerces locaux, ainsi qu'une diminution du dynamisme et de la vie des centres-ville de petites communes telles que Gretz-Armainvilliers. De ce fait, la fréquentation peu nombreuse des commerces de la rue de Paris ne permet pas de faire vivre l'économie de ces derniers. Il faut donc permettre au centre-ville de la commune de Gretz-Armainvilliers de faire revivre son activité et de devenir un point de rencontres et d'attractivités pour les gretzois, mais aussi pour les habitants des communes limitrophes ne possédant pas d'offres identiques.

De plus, l'état extérieur des façades des commerces de la rue de Paris ne rend pas justice aux commerces. En effet, les façades sont parfois trop anciennes, abimées et sales, ce qui n'attire pas la clientèle. Ces façades donnent l'impression d'un centre-ville gris et ancien, qui mérite d'être remis à neuf. En raison de ces façades vieilles et délabrées, les personnes ne profitent pas du centre-ville et ne remarquent pas l'architecture de bâtiments souvent anciens, mais qui méritent d'être mis en valeur.

Par ailleurs, la présence de la grande surface DIA marque une rupture d'un point de vue architectural avec le reste du centre-ville. Elle marque également une rupture avec les ambiances qui composent la rue de Paris. En effet, le DIA accentue la présence des voitures et la consommation en masse, et ne coïncide pas avec la fonction d'un centre-ville. Par conséquent, les commerces locaux sont parfois délaissés, et le centre-ville ne remplit pas sa fonction de lieu de rencontre et de vie. Les personnes n'ont pas de lieux de rencontre, les restaurants sont peu fréquentés, et la vie du centre-ville cesse une fois dépassée 19h. Il est donc primordial de faire renaître un dynamisme dans la rue de Paris en prenant en compte les capacités de la commune.

## C – La rue de Paris et ses conditions de circulation

La rue de Paris est une rue au sein de laquelle des problèmes de circulation se font ressentir ainsi que des problèmes de partage de la voirie entre piétons et automobilistes. Il est donc important de mettre en lumière ce conflit d'usage entre piétons et automobilistes en analysant la circulation en détail au sein du centre-ville.

### **Une circulation difficile pour les automobilistes et les piétons**

*Un espace mal partagé entre piétons et automobilistes.*

La rue de Paris est importante au sein de la commune de Gretz-Armainvilliers. Elle est actuellement classée en tant que départementale et correspond à la départementale 350. La limitation de vitesse au sein de cette rue est de 50 kilomètres ce qui semble très important par rapport à la capacité de la rue. En effet, le centre-ville de la commune est un lieu d'échange et de partage d'espace permanent entre piétons et automobilistes. Néanmoins, de par cette limitation de vitesse, les voitures ont une vitesse beaucoup trop élevée par rapport à la rue dans laquelle elles circulent, parfois même dépassant les 50 kilomètres par heure. De ce fait, la voiture s'impose aux piétons et à l'espace.

De plus, la rue de Paris a une largeur totale de 9 à 11 mètres. Cette largeur dépend de l'endroit où on se situe dans le centre-ville, car la largeur de la rue n'est pas constante. Ainsi, par rapport à la vitesse autorisée de circulation des voitures, la rue du centre-ville de la commune est trop étroite ce qui rend la circulation très vite difficile. Ce manque d'espace pour les voitures, mais aussi pour les piétons, peut se constater à travers plusieurs coupes de la rue de Paris.

# Rue de Paris devant la Pharmacie



Figure 30 : Profil de la rue devant la Pharmacie  
Réalisation : Caroline DAUMIN sur Streetmix  
Sources : Mesures personnelles

# Place de l'Église (sans les croisements)



Figure 31 : Profil de la place de l'Église  
Réalisation : Caroline DAUMIN sur Streetmix  
Sources : Mesures personnelles

Figure 33 : Profil de la rue devant le DIA  
 Réalisation : Caroline DAUMIN  
 Sources : Mesures personnelles

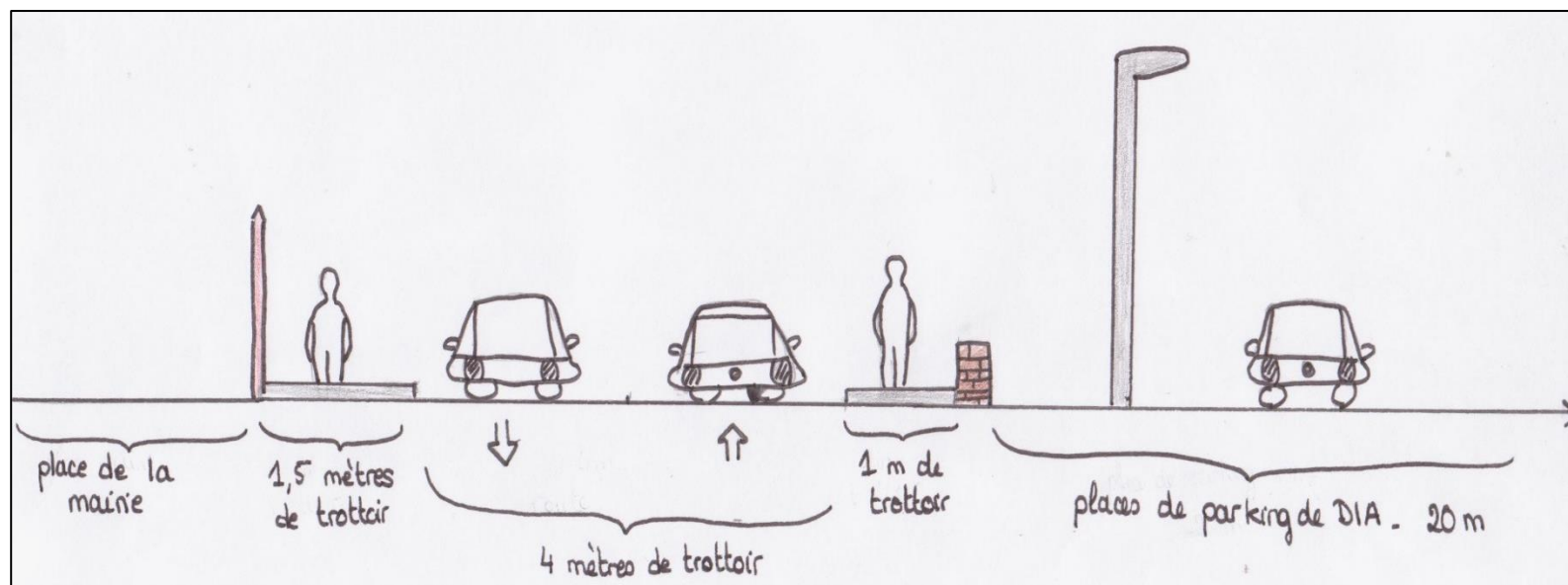
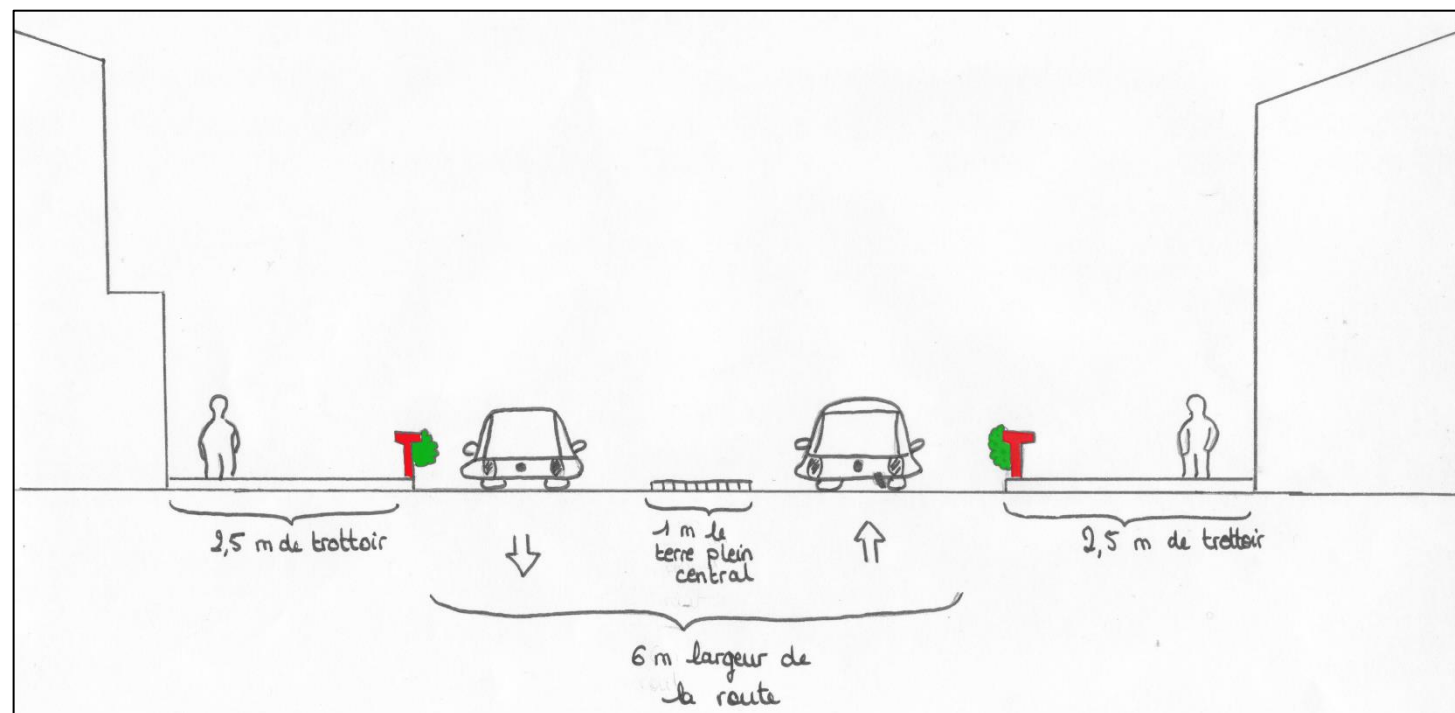


Figure 32 : Profil de la rue devant le rondpoint  
 Réalisation : Caroline DAUMIN  
 Sources : Mesures personnelles



À travers ces coupes, on remarque que la configuration de la rue de Paris reste identique, malgré quelques mesures qui changent légèrement, sauf pour la coupe correspondant au passage du rondpoint. Cette dernière correspond à l'entrée de la ville et du centre-ville par le nord du territoire, ce qui peut expliquer la larguer de la voirie.

De plus, les coupes illustrent bien le manque d'espace aussi bien pour les piétons que pour les automobilistes. En effet, la largeur du trottoir ne permet pas aux piétons de se croiser, ou même de marcher à plusieurs. Si les personnes décident de se rendre en centre-ville à plusieurs, ou même à deux, il devient difficile de marcher côte à côte sur les trottoirs du centre-ville de la commune de Gretz-Armainvilliers.

Ainsi, les piétons n'ont que peu de place pour circuler librement. L'espace du centre-ville est donc un lieu où la circulation des piétons se fait avec quelques difficultés, avec peu d'espace dédié à cet effet, ce qui accentue le fait que le centre-ville n'appartient pas aux piétons. Cela peut expliquer le manque d'intérêt apporté au centre-ville en tant que lieu de détente ou de promenade, mais aussi la sensation d'insécurité que peuvent ressentir certains piétons.

Néanmoins, le même constat est fait pour la place dédiée aux voitures. En effet, on remarque que la largeur de la route est très étroite, ce qui rend difficiles les conditions de circulation. Les voitures se croisent avec quelques difficultés et il arrive souvent que ces dernières aient besoin de monter sur le trottoir pour pouvoir passer. Ce phénomène est accentué par la présence des places de stationnement le long de la voirie, ainsi que par la présence de poids lourds. Ainsi, la rue est engorgée, la circulation et les croisements s'effectuent difficilement, et les voitures peuvent devenir un danger pour les piétons lorsque les automobilistes éprouvent le besoin de monter sur les trottoirs, espaces réservés aux piétons, afin de pouvoir circuler.

Ainsi, au sein du centre-ville de la commune de Gretz-Armainvilliers, la place des piétons n'est que peu prise en compte, ce qui ne permet pas à la population de circuler librement, notamment entre commerces. De plus, la capacité de la rue ne coïncide pas avec la forte présence de la voiture. En effet, des difficultés de circulation se font ressentir et la limitation de vitesse ne permet pas un bon partage de l'espace entre automobiles et piétons.

*La rue de Paris possède quelques obstacles pour la circulation des piétons et des voitures*

Le centre-ville de la commune de Gretz-Armainvilliers présente quelques obstacles qui rendent la circulation difficile pour les piétons, notamment ceux à mobilité réduite, mais également pour les automobilistes à certains croisements.

Tout d'abord, les trottoirs de la rue de Paris ne sont pas adaptés à la circulation des piétons à mobilité réduite ou en situation de handicap. En effet, la hauteur des trottoirs est très importante ne permettant pas l'accès à toutes les personnes, comme par exemple, les personnes avec des poussettes. Sur la photo ci-dessous, le trottoir mesure 12cm de haut. De plus, les commerces sont parfois difficilement accessibles pour les personnes à mobilité réduite en raison des marches à l'entrée des magasins, qui constituent un obstacle et une contrainte majeure pour les usagers.



Figure 34 : Hauteur d'un trottoir du centre-ville  
Réalisation : Caroline DAUMIN  
Sources : Mesures personnelles



Figure 35 : Entrée d'un commerce en centre-ville  
Réalisation : Caroline DAUMIN

De plus, les trottoirs présentent quelques fois des trous et des fissures, comme sur la photographie 36. Le trottoir n'est pas lisse et est, à certains endroits, abîmé. Cela dérange les piétons lors de leur trajet, mais surtout les personnes à mobilité réduite, notamment en fauteuil roulant ou avec une poussette. En effet, la présence de ces trous rend leur parcours plus difficile et moins agréable. Il en est de même pour la présence de certains poteaux qui réduisent l'espace au sein du trottoir, obligeant les passants à le contourner. Cependant, cela peut poser des problèmes pour les personnes en difficulté ou à mobilité réduite, et empêche le croisement des piétons. Par conséquent, les piétons sont souvent contraints à marcher sur la route, ce qui représente un danger, et les personnes avec des poussettes, par exemple, doivent descendre du trottoir, ce qui devient difficile et dangereux.



Figure 36 : Exemple de fissure sur un trottoir du centre-ville  
Réalisation : Caroline DAUMIN



Figure 37 : Exemple d'un poteau sur un trottoir du centre-ville  
Réalisation : Caroline DAUMIN

Enfin, la présence d'un croisement dangereux rend difficile le parcours des piétons, mais aussi le trajet des automobilistes. En effet, ce croisement est composé de 4 rues très fréquentées par les voitures, avec de part et d'autre 4 passages piétons. Une rue possède un stop, et les autres sont soumises à la règle de la priorité à droite. Cependant, les croisements sont très difficiles et dangereux. En effet, les voitures sont nombreuses et ne respectent pas toujours les priorités, ce qui engorge le croisement. De ce fait, les piétons éprouvent des difficultés à traverser, et le croisement représente un danger pour eux.



Figure 38: Place de l'Église et croisement à 16h en mai  
Réalisation : Caroline DAUMIN

### **La forte présence de la voiture dans la rue de Paris**

La commune de Gretz-Armainvilliers s'articule autour de deux grands axes principaux, dont la rue de Paris, qui constitue le centre-ville de la commune. De ce fait, la rue de Paris est très importante et est au cœur de la commune, ce qui en fait un axe où la circulation est très importante.

En effet, le nombre de voitures qui circulent dans la rue de Paris est très important, ce qui engorge le centre-ville et crée des bouchons. Des études de 2009, qui ont été faites sur un comptage du nombre de véhicules passants sur les axes principaux de la commune, montrent que le trafic journalier de la rue de Paris est de plus de 8000 voitures par jour avec plus de 2% de poids lourds qui circulent. Par rapport à la capacité de la rue, qui, rappelons-le, est très étroite et ne permet pas une circulation aisée, ce nombre est important. Néanmoins, cette étude a été faite avant la réouverture de la gare SNCF de Gretz-Armainvilliers. On considère donc que ce chiffre est beaucoup plus important aujourd'hui.

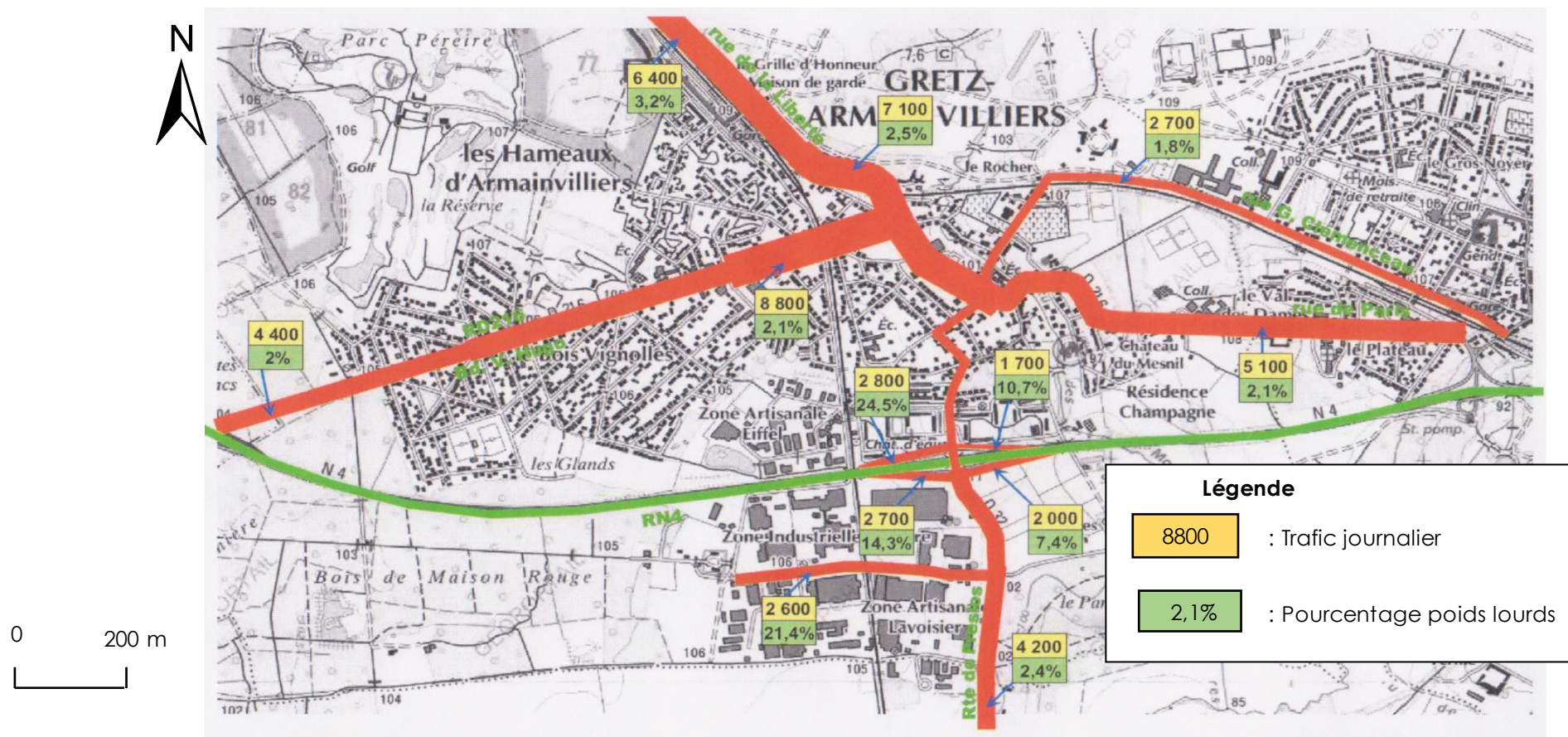


Figure 39 : Nombre de véhicules circulant dans les rues de la commune de Gretz-Armainvilliers  
Réalisation : Caroline DAUMIN  
Source : Données de la mairie des études faites en 2009

De ce fait, le nombre de véhicules qui circulent dans le centre-ville de la commune est très important, voire trop important, ce qui peut causer des problèmes d'insécurité, aussi bien ressentis que réels. C'est donc un centre-ville où les voitures sont très présentes et qui s'articule en fonction d'elles.

Il est important de connaître les raisons de cette forte circulation au sein du centre-ville de la commune de Gretz-Armainvilliers. En effet, il y a quelques raisons qui peuvent expliquer le nombre important de véhicules qui circulent dans cette rue.

Tout d'abord, étant dans une commune inscrite dans un profil pavillonnaire, comme vu précédemment, les habitants de la commune disposent en général d'une voiture voire de plusieurs voitures. L'usage de ce moyen de transport est donc très fréquent. En effet, d'après les données du PLU de la commune de 2013, presque 80% de la population utilise tous les jours la voiture comme moyen de déplacement, ce qui explique le nombre important de voitures qui circulent au sein de la commune. Ces déplacements se font essentiellement pour aller au travail.

De plus, la rue de Paris est actuellement classée départementale 350, et correspond à l'ancienne nationale 4. Cette nationale contient une circulation abondante et permet l'accès à des villes importantes telles que Nancy et Paris. De ce fait, la rue de Paris est devenue un axe privilégié pour les voitures et permet une desserte aisée pour différentes directions, même en étant classée départementale.

En effet, la rue de Paris est au croisement de plusieurs dessertes et se situe au cœur de voiries importantes, privilégiées par les automobilistes. Par conséquent, la circulation y est très importante.

## Insertion de la rue de Paris dans un réseau routier important

### Légende

- Rue de Paris
- D350
- N4
- D471
- D216
- D32
- Gretz-Armainvilliers

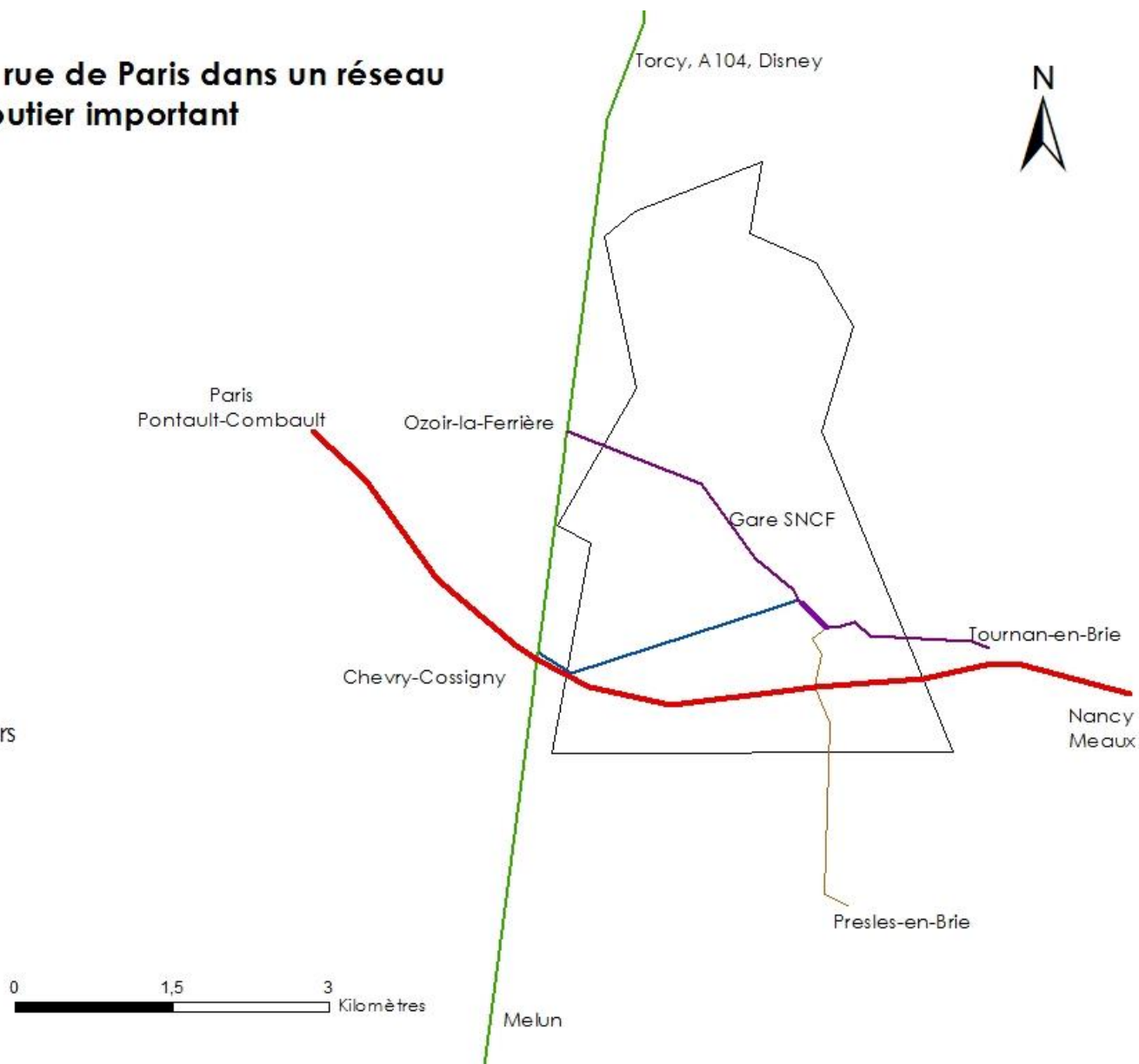


Figure 40 : Axes routiers principaux sur la commune de Gretz-Armainvilliers et à proximité

Réalisation : Caroline DAUMIN

Sources : Données ARCGIS

La carte ci-dessus illustre la rue de Paris et les réseaux routiers qui l'entourent, ce qui permet de comprendre les raisons de la forte circulation des automobiles au sein de cette rue.

En effet, la rue de Paris permet la desserte de plusieurs axes routiers importants, tout aussi bien pour les gretzois que pour les habitants de communes limitrophes. En effet, le croisement avec la départementale 32 permet aux communes telles que Presles-en-Brie d'avoir accès à certains équipements de la commune, mais aussi à certains axes routiers. Ainsi, la rue de Paris est un passage obligé pour les habitants des communes limitrophes, car c'est l'unique passage permettant de relier les équipements et les réseaux avec les habitants. Il en est de même pour les habitants de la commune de Tournan-en-Brie, mais aussi des communes situées à l'est de Gretz-Armainvilliers, qui utilisent la départementale 350, et ainsi la rue de Paris, en tant que route qui achemine au lieu de travail ou aux équipements de la commune de Gretz-Armainvilliers.

De plus, la présence de la nationale 4 et de la départementale 471, classées toutes deux grandes circulations, renforce les croisements et les passages au sein de la rue de Paris, qui permet d'avoir accès à ces axes routiers importants, aussi bien pour les gretzois que pour les habitants des communes limitrophes. En effet, la nationale 4 permet l'accès à Paris et à sa banlieue proche, qui sont des lieux avec des offres de travail importantes. C'est une route d'échange avec la voirie locale, notamment avec la D350 et le centre-ville, qui permet également d'être à proximité de la Francilienne (RN 104). Or, d'après ce qui a été vu dans le dossier, la commune de Gretz-Armainvilliers, ainsi que les communes limitrophes de manière générale, connaît une forte migration pendulaire. Les personnes vont travailler notamment à Paris et dans ce qui constitue la première couronne de Paris. Ainsi, la nationale 4 permet la desserte des lieux de travail des habitants, ce qui explique le nombre de voitures important.

Il en est de même pour la départementale 471. Cet axe routier permet la desserte de pôles importants au sein du département de la Seine-et-Marne, tels que Melun, qui est la première préfecture du département. Il permet également l'accès à des villes et des pôles d'attractivité importants, comme Torcy, Disneyland Paris, Val d'Europe, mais aussi l'autoroute A104 qui englobe un trafic routier important.

De plus, il est important de prendre en compte la présence de la gare ferroviaire SNCF de la commune de Gretz-Armainvilliers. Cette gare SNCF a été de nouveau ouverte durant l'année 2010 et accueille le RER E (axe Haussmann St Lazard – Tournan). De ce fait, elle dessert Paris et sa banlieue. La gare a permis de changer les habitudes de certains habitants de la commune, mais aussi de communes limitrophes, mais elle a également opéré quelques modifications sur les conditions de circulation.

Tout d'abord, la gare SNCF a permis à de nombreuses personnes d'utiliser les transports en commun afin de se diriger vers leur lieu de travail. Par conséquent, les usagers du RER E sont nombreux. Néanmoins, les usagers du RER E utilisent leur voiture jusqu'à la gare de Gretz-Armainvilliers, ce qui engendre une circulation importante notamment en heure de pointe le matin comme le soir.

En effet, les personnes sont majoritairement seules dans leur voiture, et le nombre d'usagers est important. Cela se remarque notamment par les deux parkings de la gare, composés de 278 places, qui sont remplis en totalité, obligeant les usagers de se garer le long de la D350. Ainsi, en heure de pointe, le trafic est très important, car les personnes arrivent et repartent à des créneaux horaires identiques.

De plus, la commune de Gretz-Armainvilliers dénombre 4 passages à niveau, dont un qui se trouve proche de la rue de Paris. Or, le RER E circule à des horaires réguliers : en heure de pointe un RER passe toutes les 15 minutes dans les deux sens, et en heure normale un RER circule toutes les 30 minutes dans les deux sens.

Il faut également prendre en compte le passage des TER et des TGV qui circulent sur les voies ferrées, mais qui ne desservent par la gare de la commune. Par conséquent, les passages des trains sont nombreux, obligeant ainsi à interrompre la circulation des voitures pendant un moment. Ceci crée donc des bouchons, principalement en heure de pointe, qui se répercutent sur la rue de Paris, car le passage à niveau se trouve au niveau du rondpoint, et ce qui fait du passage à niveau et de la rue de Paris des lieux accidentogènes.

Figure 42 : Passage du RER E et circulation bloquée  
Réalisation : Caroline DAUMIN  
Sources : Géoportail

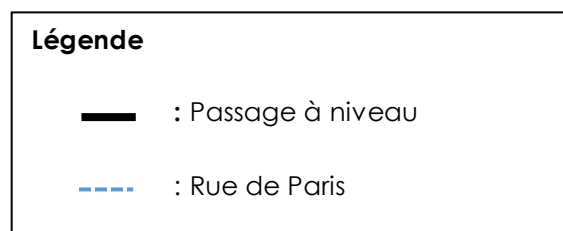


Figure 41 : Localisation du passage à niveau par rapport à la rue de Paris  
Réalisation : Caroline DAUMIN



Ainsi, la circulation des voitures est très importante au sein de la rue de Paris en raison d'une composition des ménages très familiale et de l'aspect pavillonnaire de la commune qui rend les trajets en voiture nombreux, mais aussi à cause des nombreux axes routiers à proximité et de la gare SNCF qui augmentent les trafics journaliers.

Cependant, l'importance du trafic automobile est accentuée par la présence de poids lourds et de bus qui circulent au sein du centre-ville. En effet, avec les zones industrielles et d'activités situées au sud de la commune (cf. figure 12), le nombre de camions qui circulent est très important, plus de 3% aujourd'hui, ce qui encombre la rue de Paris. Cette part de poids lourds au sein de la rue de Paris est aussi influencée par la présence de la nationale 4 qui est un axe routier comportant des transports de produits par camion réguliers.

De plus, quelques lignes de bus ont leur trajet qui traverse le centre-ville de la commune de Gretz-Armainvilliers. En effet, plusieurs lignes de bus ont été mises en place dont certaines à l'initiative de la mairie. La mairie s'occupe de la mise en place du ramassage scolaire pour la restauration des enfants, car les établissements ne sont pas composés de cantines. Par conséquent, les élèves sont acheminés par bus jusqu'au lieu de restauration scolaire. Cela concerne également les élèves du groupe scolaire Leclerc, étudié précédemment. Deux bus circulent pour ce groupe scolaire, et traversent la rue de Paris allé et retour.

D'autres bus scolaires sont mis en place par une compagnie privée et desservent, quelques écoles primaires, dont le groupe scolaire Leclerc, le lycée Charles-le-Chauve de la commune de Roissy-en-Brie, le collège Hutinel de la commune de Gretz-Armainvilliers, et le lycée de la commune de Tournan. Ainsi, on dénombre 4 bus scolaires qui circulent aux horaires scolaires, c'est-à-dire deux fois le matin entre 8h et 9h, et deux fois l'après-midi entre 16h et 17h. Ces bus traversent tous la rue de Paris, qui achemine aux communes de desserte.

De plus, 4 autres lignes de bus de la compagnie TRANSDEV sont mises en place dans la commune de Gretz-Armainvilliers afin de répondre aux besoins de la population, mais également dans le but de répondre à un objectif de développement de transports doux. Ces 4 lignes de bus circulent dans la rue de Paris à des horaires réguliers, et notamment en heure de pointe.

On retrouve :

- La ligne 30 (Tournan – Melun)
- La ligne 3 (La Marsange – Tournan RER côté Gretz)
- La ligne 121 (Tournan RER – Lycée Lino Ventura Ozoir)
- La ligne 11 (Ozoir – Tournan et Tournan – Ozoir)
- La ligne 18 (Tournan – Torcy)
- Une navette gratuite qui se rend en centre-ville

De ce fait, la circulation des bus de transport en commun est nombreuse, ce qui encombre la rue de Paris. En effet, les bus se croisent souvent aux mêmes horaires et passent de manière privilégiée au sein de la rue de Paris. Le croisement de la place de l'Église est notamment un espace de forte concentration des bus ce qui engendre des problèmes, dont une circulation difficile, voire dangereuse, en heure de pointe.

Sur les cartes ci-dessous, nous pouvons voir les trajets des différents bus cités auparavant, ce qui permet de visualiser leur emprise au sein de centre-ville.

Ainsi, la circulation de poids lourds et de bus de transport en commun est importante et encombre la rue de Paris. En effet, d'après ce qui est inscrit sur les profils de rue du centre-ville, la largeur de la rue de Paris ne permet pas aux véhicules de se croiser facilement, ce qui devient très compliqué avec des bus ou des poids lourds. De plus, cela augmente l'insécurité au sein du centre-ville pour les piétons, mais aussi pour les automobilistes qui éprouvent des difficultés à circuler.



Figure 43 : Lignes de bus traversant la commune de Gretz-Armainvilliers  
Réalisation : Caroline DAUMIN  
Sources : Transdev

## LIGNES DE BUS SCOLAIRES

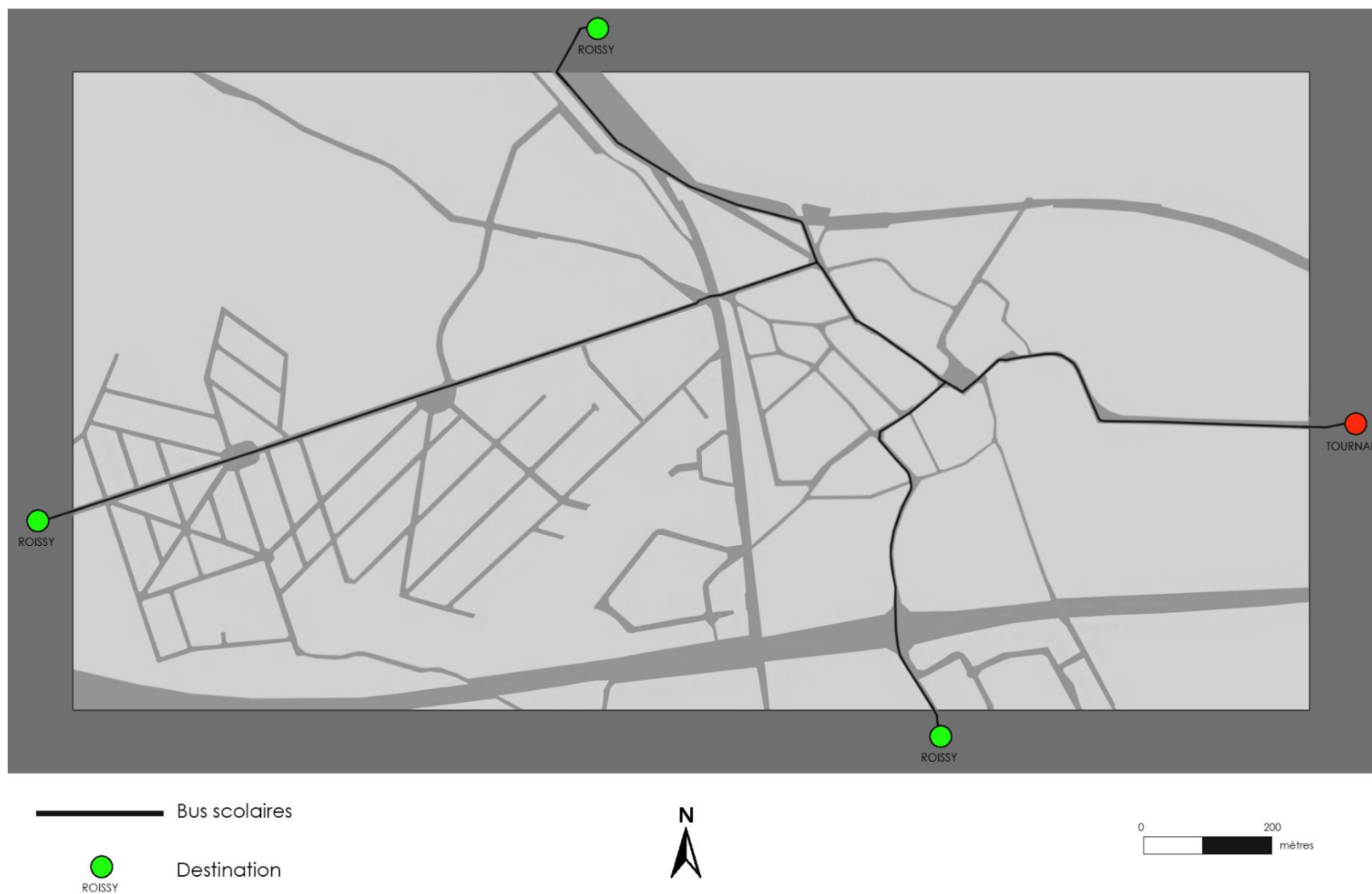


Figure 44 : Lignes de bus scolaires traversant et desservant la commune de Gretz-Armainvilliers  
 Réalisation : Caroline DAUMIN  
 Sources : Transdev

Un constat est donc fait notamment en heure de pointe : les voitures circulent difficilement, des bouchons se forment et pour se croiser certains automobilistes n'hésitent pas à prendre de l'espace sur les trottoirs ce qui devient un danger pour les piétons. Le centre-ville est devenu un lieu pour les voitures et articulé par les voitures avec un manque de place évident pour les automobilistes, mais surtout pour les piétons qui n'ont pas d'espace suffisant dédié à leurs déplacements. Cela peut se voir sur la photographie ci-après de la figure 45.



Figure 45 : Rue de Paris vers 15h en avril  
Réalisation : Caroline DAUMIN

Ce trafic routier important a des conséquences sur l'ambiance du centre-ville et sur son organisation. En effet, d'après les informations fournies par le PLU de 2013, la départementale 350 comprenant donc le centre-ville de la commune a été classée par arrêté préfectoral en infrastructures terrestres bruyantes, avec, également, la nationale 4, la départementale 471 et les deux lignes ferroviaires SNCF. Par conséquent, le centre-ville ne paraît pas être un lieu de promenade agréable et les piétons n'y restent que peu de temps, ce qui ne permet pas de faire vivre le centre-ville et ce qui renforce son aspect de lieu de passage.

De plus, une étude a été faite en 2007 concernant l'évaluation des risques d'accidents sur les voiries de la commune de Gretz-Armainvilliers. On constate que 52% des accidents se font dans l'agglomération de Gretz-Armainvilliers, et la départementale 350, dénombre 4 accidents sur 3 ans concernant des automobilistes, mais aussi des usagers de bicyclettes et des piétons. Néanmoins, on ne dénombre pas d'accidents mortels au sein de cette rue.

Ainsi, même si ce chiffre est peu important, il est tout de même important de le prendre en compte, car une partie importante de la départementale 350 de la commune se situe en centre-ville. Cela signifie donc qu'il y a un risque d'accident à ne pas négliger en centre-ville qui peut-être dû à la vitesse des voitures, à leur nombre ainsi qu'à leurs difficultés de circulation. Ce risque d'accidents concerne également les piétons. Cela souligne donc les problèmes que pose la rue de Paris en ce qui concerne la sécurité des piétons et leur place au sein du centre-ville. Toutefois, ce nombre reste peu important face à de grandes villes, telles que Paris.

### **Les places de stationnement au sein du centre-ville**

La rue de Paris possède des places de stationnement en bataille le long d'une large partie de sa voirie. On compte 35 places de stationnement. Cela cause des problèmes de circulation au sein de la rue de Paris, et les automobilistes ont tendance à stationner où ils peuvent le long de la rue, à proximité des places de stationnement, mais sur des emplacements interdits au stationnement.



Figure 46 : Localisation des places de stationnement au sein du centre-ville

Réalisation : Caroline DAUMIN

Sources : Mairie et données personnelles

Cependant, des parkings ont été mis en place par la mairie afin de répondre aux besoins de stationnement des nombreux usagers qui viennent en voiture au centre-ville de la commune. Il y a donc deux parkings publics au sein du centre-ville, le premier se situant place de l'Église compte 45 places, et le deuxième à proximité de la grande surface DIA, nommé parking Édouard Breton, compte 54 places. La mairie offre ainsi 99 places de stationnement. On peut également prendre en compte les places de stationnement de la grande surface DIA qui possède un parking privé. Celui-ci communique avec le parking Édouard Breton et possède 105 places de stationnement. Au total, le nombre de places de stationnement installées en centre-ville est de 204 places.

Néanmoins, on remarque que les 3 parkings ne sont jamais pleins et que les usagers venant en voiture préfèrent se garer le long de la rue de Paris pour un temps court, pour la proximité avec les commerces du centre-ville et la rapidité de desserte. Les places de stationnement le long de la rue de Paris sont donc privilégiées par les usagers malgré les difficultés que cela représente, comme l'attente pour sortir de sa place de stationnement. Les parkings ne sont donc pas attractifs et n'ont pas une utilisation totale, même des riverains. Ainsi, la rue de Paris est encombrée par les voitures stationnées tout le long, mais aussi par celles qui se stationnent sur les trottoirs ou sur des emplacements interdits, ce qui constitue un obstacle pour les piétons et pour les automobilistes.

## D – Le Ru du Monbarres : un aspect environnemental important

### Réseau hydrographique de la commune de Gretz-Armainvilliers

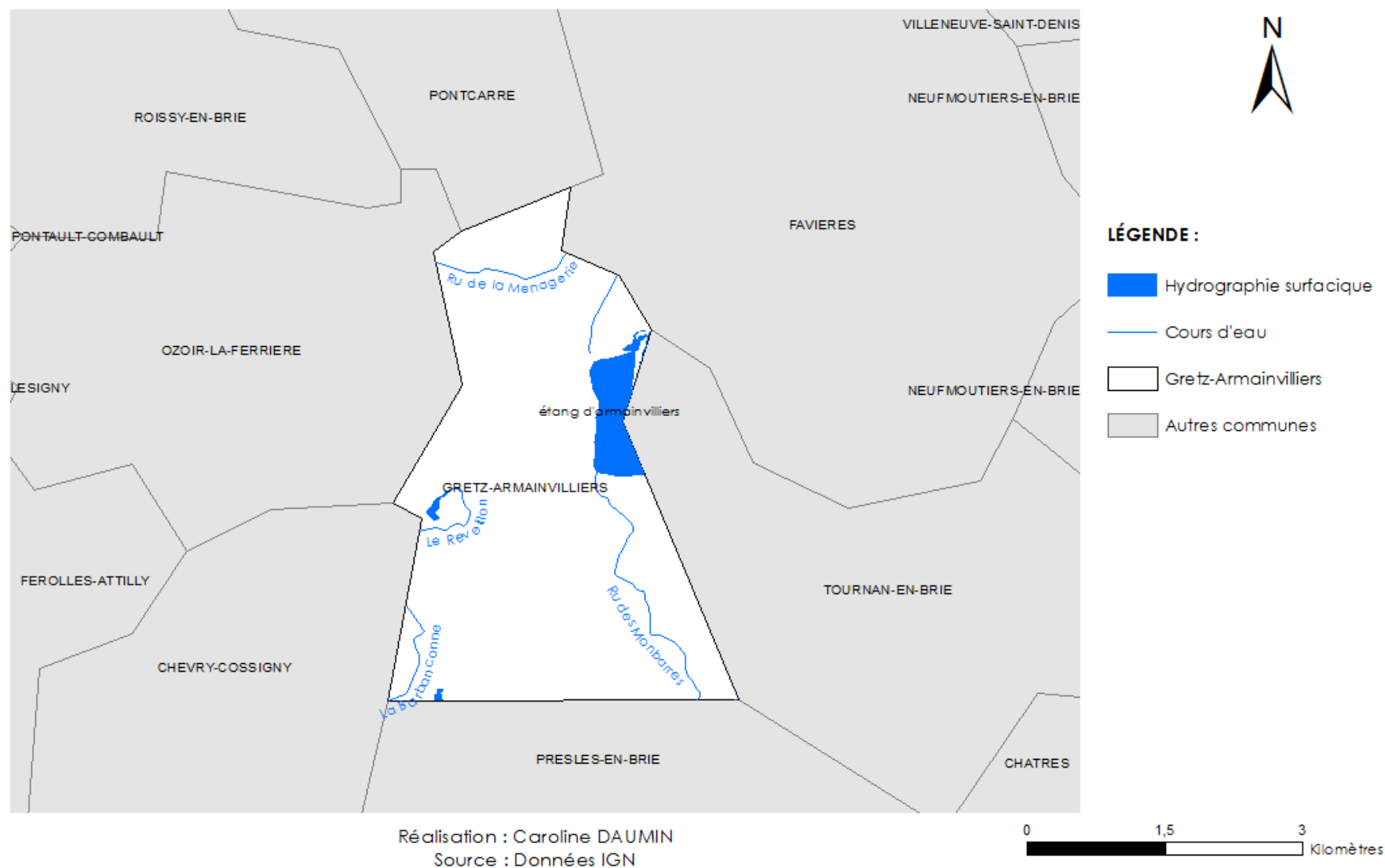


Figure 47 : Réseau hydrographique de la commune de Gretz-Armainvilliers

La commune de Gretz-Armainvilliers est composée d'une part importante de forêt sur son territoire et est très concernée par la préservation de l'environnement ainsi que de son patrimoine naturel qui permet de définir la commune et de lui donner un aspect naturel important qui plait à la population. C'est pourquoi, par ailleurs, elle appartient à la communauté de commune des Portes Briardes, entre ville et forêt.

Le territoire communal possède également des points d'eau, dont le Ru du Monbarres qui traverse le centre-ville de la commune. Celui-ci prend sa source dans l'Étang d'Armainvilliers qui regroupe des poissons d'eau douce, mais aussi des oiseaux migrateurs. Le Ru du Monbarres traverse toute la commune en passant, sur une grande partie, à travers un tissu urbain dense, ce qui engendre des conséquences. En amont et en aval, le cours d'eau est intégré dans un corridor bleu riche en biodiversité avec un fort intérêt environnemental. Cependant, le reste du cours d'eau n'est pas identique.

En centre-ville, le Ru du Monbarres est totalement canalisé, ce qui réduit considérablement les risques d'inondation dus à ce cours d'eau en centre-ville. De ce fait, la partie présente en centre-ville n'est pas intégrée dans un corridor bleu et ne possède pas toute sa richesse et sa biodiversité, contrairement à l'amont et à l'aval du cours d'eau, qui ne sont pas canalisés. De ce fait, actuellement, le cours d'eau possède peu d'intérêt environnemental et est peu pris en considération.

De plus, sa présence en milieu urbain entraîne des conséquences importantes.

En effet, le Ru du Monbarres est mal entretenu ; la présence de fossés et de rétrécissements en centre-ville ne lui permet pas d'avoir un écoulement continu. De plus, le Ru passe à travers des propriétés privées et des routes, ce qui pollue le cours d'eau et impacte sur son écoulement. En effet, les riverains ont mis en place des ponts et des retenues d'eau pour avoir accès à toute leur parcelle, ce qui influe sur l'écoulement du Ru. Pour autant, le Ru appartient au syndicat de la Marsange et non aux riverains.

Ainsi, le Ru du Monbarres est un atout écologique important en ville, mais qui est mal entretenu. De plus, la population ne peut pas y avoir accès, malgré le patrimoine écologique et culturel important qu'il représente. De ce fait, la population ne peut pas prendre conscience de l'importance des écosystèmes, et le Ru ne peut pas être utilisé par tous. Ainsi, le Ru du Monbarres représente un atout majeur pour la commune, mais pour autant, il n'est pas valorisé et la population ne fait pas attention à sa présence, malgré l'absence d'espaces verts au sein du centre-ville.



Figure 48 : Ru du Monbarres passant par des propriétés privées et sous un pont, avec la laverie  
Réalisation : Caroline DAUMIN

## E – Réalisation d'un questionnaire

Afin d'appuyer mes idées et des données, mais aussi dans le but d'avoir les opinions de la population, un questionnaire a été réalisé auprès de la population gretzoise et des habitants de communes limitrophes. Celui-ci s'est avéré intéressant et a été un outil de complément des informations relevées ainsi que des descriptions.

Le questionnaire a récolté 44 réponses de personnes de sexes et d'âges différents. La parité homme femme est respectée et la majorité de personnes interrogées ont entre 20 et 30 ans (62%). Plus de la moitié des personnes interrogées (67,4%) vivent à Gretz-Armainvilliers, et les autres dans les communes limitrophes, et sont tous des usagers du centre-ville de la commune. En effet, 51,2% de l'échantillon interrogé fréquente régulièrement le centre-ville, et 46,5% le fréquentent occasionnellement.

Les raisons de cette fréquentation sont de deux types. Tout d'abord, la majorité des personnes de l'échantillon côtoient le centre-ville afin de profiter des services qui y sont présents, mais aussi pour y faire quelques courses. 74.4 % des sondés y vont pour les services et 65.1% pour les achats quotidiens (pain, tabac...). D'autre part, d'autres personnes reconnaissent le fait qu'elles ne font que circuler dans le centre-ville pour aller au travail ou à la gare, et ne s'y arrêtent que rarement. Ainsi, le centre-ville de la commune est utilisé majoritairement pour ses services nombreux et ses commerces de proximité, mais aussi comme un lieu de passage. Toutefois, les personnes interrogées admettent se rendre dans d'autres communes pour les commerces plus attractifs.

De plus, la majorité de l'échantillon considère le centre-ville comme un lieu de passage et non un lieu de promenade, ce qui appuie ce qui a été dit dans le dossier auparavant. Le centre-ville n'est pas considéré dans sa fonction première et n'est pas pris en compte.

## Répartition des usages du centre-ville

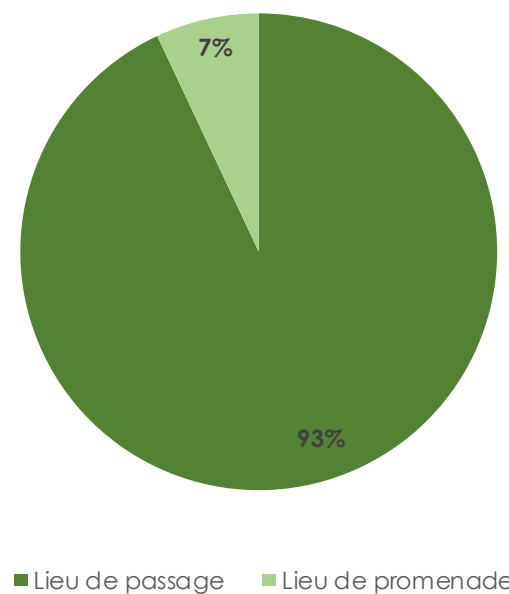


Figure 49 : Représentation de l'usage du centre-ville dans l'échantillon  
Réalisation : Caroline DAUMIN  
Source : Questionnaire

De plus, l'échantillon considère que le centre-ville est peu adapté aux piétons. En effet, 46.5% des personnes interrogées estiment que le centre-ville est légèrement adapté aux piétons, contre 30.2% qui considèrent que ce n'est pas le cas. Néanmoins, ils estiment à 58.1% que le centre-ville n'est pas adapté aux personnes âgées. Selon eux, de manière générale, le centre-ville « est sombre », il « est encombré de voitures et de camions », il possède « des trottoirs qui sont trop étroits », il possède « beaucoup de problèmes apparents pour circuler pour les piétons et les voitures ce qui devient dangereux » et il « est bruyant ». Ils considèrent également « qu'il n'y a pas assez de parkings. Le seul étant présent n'est pas visible ou difficile d'accès donc les personnes se garent n'importe où ». Néanmoins, ils reconnaissent qu'il y a des trottoirs des deux côtés et assez de passages piétons.

## Représentation de la place de la voiture en centre-ville

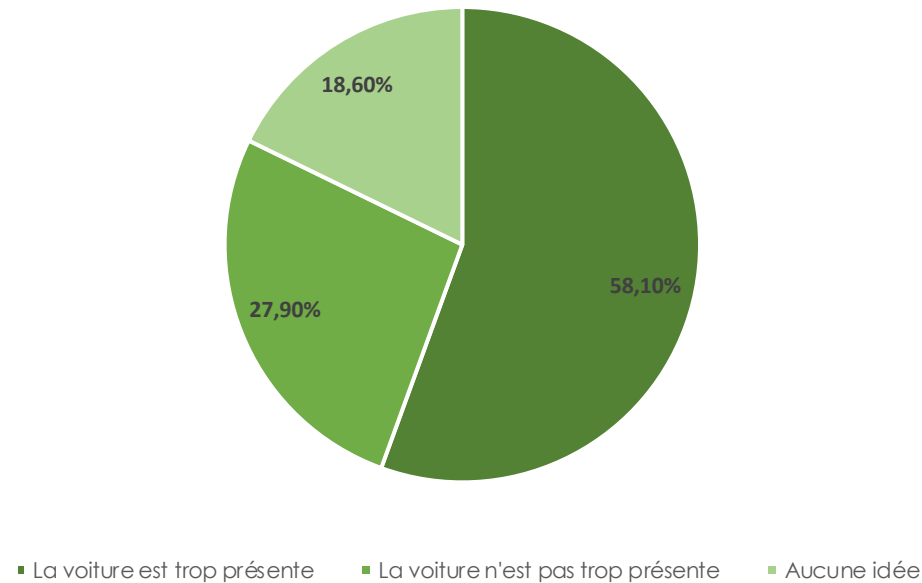


Figure 50 : Représentation des réponses de l'échantillon par rapport à la place de la voiture en centre-ville  
Réalisation : Caroline DAUMIN  
Source : Questionnaire

Les personnes sondées considèrent à 58.1% que la place de la voiture est trop présente au sein du centre-ville, même s'ils reconnaissent eux-mêmes passer régulièrement en centre-ville en voiture sur 62.8% de l'échantillon. Ainsi, les personnes interrogées considèrent que plusieurs problèmes sont présents en centre-ville, tels que des problèmes de sécurité, notamment en raison de la forte présence de la voiture et de la circulation difficile, mais aussi des problèmes pour les piétons et leur facilité de parcours en raison de la place peu importante réservée à leur activité.

Enfin, la majorité de l'échantillon considère qu'il y a un manque d'équipements et d'espaces verts au sein du centre-ville, ce qui ne rend pas ce dernier agréable à vivre, et ne permet pas d'attirer la population ni de lui permettre de rester plus longtemps. Le message général des personnes interrogées est de mieux faire vivre le centre-ville et de lui permettre d'avoir une circulation fluide et adaptée à son gabarit, tout en laissant une place plus significative aux piétons. De plus, la volonté d'embellir de centre-ville et de lui redonner un dynamisme architectural et de vie se fait ressentir auprès de l'échantillon qui considère que le centre-ville a perdu de sa vitalité et de sa dynamique d'autrefois.

Néanmoins, bien que le questionnaire soit un outil intéressant et enrichissant, celui-ci ne vient qu'en complément des données déjà relevées et des constats déjà établis. Il ne doit pas mettre en place de généralités à partir d'un échantillon de 44 personnes, mais peut permettre de faire naître quelques caractéristiques.

## F – Les enjeux retenus

L'enjeu principal du centre-ville de la commune de Gretz-Armainvilliers est la valorisation de la mobilité douce et notamment celle de la mobilité des piétons. En effet, nous avons vu que les piétons n'ont que très peu de place dédiée à leurs parcours et à leurs besoins, et que, à contrario, les voitures sont très présentes au sein du centre-ville ce qui ne convient pas à l'image que l'on a aujourd'hui d'un centre-ville, mais aussi à la population. La valorisation de cette mobilité et des piétons permettrait au centre-ville de posséder une tout autre image et d'être plus agréable à vivre, en diminuant l'impact négatif de l'emprise des voitures sur la rue de Paris et en rendant l'espace, aux piétons, qui leur est destiné. L'objectif est d'avoir une image cohérente entre la place des piétons et des automobilistes par rapport à l'usage que font les personnes du centre-ville, afin de le redynamiser et créer de nouveau une vie au sein de ce quartier primordial aux Gretzois, mais aussi aux habitants des communes limitrophes. La valorisation de la mobilité douce permettrait également d'augmenter la sécurité ressentie et réelle, et d'accroître le nombre de personnes se déplaçant autrement qu'en voiture en obligeant, par l'intermédiaire d'un aménagement adapté, les personnes à se déplacer à pied ou en vélo par exemple. Le centre-ville sera ainsi plus apprécié et sera de nouveau un lieu de rencontres, d'échanges, et de promenades. De plus, la valorisation de la mobilité piétonne permettrait au centre-ville d'être accessible à tous en prenant en considération les handicaps de certaines personnes et en rendant les rues et les commerces fonctionnels et abordables pour chacun sans que cela en constitue un obstacle.

De plus, il est important de créer une dynamique commerciale et économique qui a disparu au sein du centre-ville de la commune. Il est vrai que, comme vu précédemment dans le dossier, les personnes sont attirées par des pôles commerciaux plus attractifs et très accessibles dans des communes situées à proximité pour effectuer leurs achats. Toutefois, les personnes privilégient les commerces présents en centre-ville pour effectuer des achats quotidiens et pour la proximité des services, qui sont des besoins primordiaux des habitants de la commune et de communes limitrophes. De plus, les usagers du centre-ville sont en demande d'équipements et de commerces plus importants et diversifiés. Il est donc important de revitaliser le centre-ville de la commune pour pallier à la fermeture successive des commerces. Les commerces doivent donc répondre aux besoins actuels des habitants, être diversifiés et ils doivent permettre de faire vivre le centre-ville. Sans la création d'une dynamique commerciale, le centre-ville perd en fréquentation et les Gretzois, comme les personnes de communes limitrophes, se désintéressent de ce dernier. Ainsi, stimuler les activités commerciales est un enjeu majeur pour le centre-ville de la commune de Gretz-Armainvilliers et pour lui permettre d'être de nouveau dynamique.

Enfin, le dernier enjeu du centre-ville de la commune de Gretz-Armainvilliers est la prise en compte de l'environnement dans l'urbanisme du centre-ville. En effet, la commune attache une attention toute particulière au respect et au maintien de son patrimoine environnemental riche. Cependant, il n'y a pas eu d'initiatives d'implantation d'espaces verts et de végétation au sein du centre-ville. La présence de végétation permettrait d'être en accord avec la richesse naturelle de la commune, mais aussi d'harmoniser le centre-ville et de le rendre agréable à vivre. Le centre-ville doit donc être permettre de mettre en évidence les atouts environnementaux de la commune, tels que le Ru du Monbarres situé très à proximité du centre-ville. Il est donc important de prendre en compte cette richesse dans la structure du centre-ville et de la partager avec la population. Ainsi, l'implantation d'espaces verts, telle que le Ru du Monbarres, permettrait de sensibiliser la population au caractère environnemental dans lequel la commune s'inscrit, et de créer des lieux de rencontres et de détente.

# IV<sup>e</sup> Partie : Des Propositions d'Aménagement

## A – Avant-propos

Comme nous l'avons vu précédemment, l'aménagement du centre-ville de la commune de Gretz-Armainvilliers doit respecter des contraintes dictées par le PLU et être en accord avec les enjeux de mobilités piétonnes, d'activités commerciales et d'environnement.

En effet, le PLU de la commune indique un désir de densification du centre-ville dans les espaces disponibles, et de réhabilitation de certains logements dont il faut prendre compte lors d'un réaménagement futur du centre-ville. Cette densification a pour vocation d'insérer un certain nombre de logements et d'avoir une offre de logements collectifs plus importante au sein de la commune. Il est donc important de prendre en compte ce critère de densification urbaine, car cela a des conséquences sur la fréquentation du centre-ville ainsi que sur son organisation.

De plus, il faut respecter la réglementation établie correspondant à la zone UA du centre-ville. En effet, il faut prendre en considération le fait que l'activité de certains commerces ne peut se dérouler en centre-ville. Cela permet de limiter les types de commerces au sein du centre-ville et permet également de favoriser des activités plus respectueuses de l'environnement qui coïncident avec l'usage du centre-ville.

Enfin, lors d'un réaménagement futur du centre-ville, il faut prendre en considération la capacité du centre-ville et le type de commune dans lequel il s'inscrit afin d'avoir un aménagement raisonné qui correspond au centre-ville. Il faut également penser le centre-ville dans son espace, et, ainsi, réfléchir à la manière de faire comprendre l'emplacement du centre-ville aux usagers, piétons comme automobilistes, avant leur arrivée. Pour cela, il est donc intéressant de penser aux entrées de ville, dans la mesure où le centre-ville de la commune se situe à proximité des entrées de ville de Gretz-Armainvilliers, et que les axes routiers s'y croisent.

Ainsi, le projet proposé dans ce dossier devra respecter ces quelques règles importantes, tout en étant en accord avec les enjeux développés précédemment dans le dossier.

Ma proposition de projet aura pour objectif, tout d'abord, de répondre aux enjeux cités, qui sont primordiaux pour résorber les problèmes présents dans le centre-ville de la commune, et pour l'aménagement d'un centre-ville qui correspond à ses fonctions. De plus, elle aura pour but de répondre aux besoins de la population proche et éloignée tout en apportant un dynamisme disparu et une attractivité visuelle et commerciale, afin de donner envie aux personnes de rester, et de profiter du centre-ville. Enfin, l'intégration de l'aspect environnemental de la commune, ainsi que son respect, seront pris en compte lors de l'élaboration de la proposition.

## B – Les propositions faites pour le réaménagement du centre-ville

### **Une nouvelle place en centre-ville**

Afin de répondre aux enjeux, la première proposition sera de démolir la grande surface DIA qui représente une rupture architecturale forte au sein du centre-ville.

De plus son existence et sa localisation actuelles ne sont pas en accord avec les besoins et les usages faits en centre-ville. Sa suppression permettra ainsi d'obtenir une surface supplémentaire dont la localisation est intéressante. En effet, la place du DIA se situe au centre de la rue de Paris et à proximité du Ru du Monbarres. Cela représente des atouts pour la place par rapport à la fréquentation, mais aussi par rapport à l'intérêt environnemental, qui sont deux aspects forts permettant de valoriser la place du DIA actuellement peu prise en considération par les usagers.

Ainsi, la prise en compte de cet espace aux forts avantages sera le point de départ d'un aménagement raisonné et nécessaire du centre-ville.

L'élimination de la grande surface DIA peut se faire par un recours à l'expropriation pour cause d'utilité publique ce qui permet ainsi d'être en accord avec les réglementations actuelles sur la zone UA et en harmonie avec le reste du centre-ville. Cette expropriation permettrait de libérer 6200m<sup>2</sup> et de créer une vraie place de centre-ville dédiée aux piétons et à la concentration des commerces, tout en intégrant le Ru du Monbarres pour créer un espace naturel.

Ma première proposition est donc de créer une place piétonne qui intègre la création de nouveaux bâtiments avec des commerces, mais aussi des logements. Cette place piétonne s'implantera donc sur l'ancienne superficie du DIA, en prenant en compte son parking privé. De plus, afin d'avoir accès au Ru du Monbarres, qui actuellement, rappelons-le, passe à travers des propriétés privées sans appartenir aux riverains et sans pouvoir être accessible à tous, la place piétonne s'implantera également sur une partie des jardins des riverains. Cette partie correspond à l'espace qui permet de rendre accessible le Ru du Monbarres et représente donc un intérêt d'utilité publique.

La place piétonne comprendra deux accès. La première correspond à l'ancien accès du DIA d'une largeur assez importante de 20 mètres de large. Cette entrée permet ainsi un accès pour tous et marque une transition entre l'espace de la route et l'espace dédié uniquement aux piétons. La largeur de 20 mètres permet également aux piétons de se croiser avec facilité et d'avoir un espace agréable à vivre, et, surtout, qui donne envie d'accéder à la place sans que cela soit une contrainte.

De plus, ce premier accès à la place du centre-ville est mis en place pour que tous les piétons puissent y accéder. Ainsi, les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées ont été prises en compte dans la conception de cet accès qui a été choisi sans être un obstacle. En effet, ce premier accès ne correspond pas à un trottoir, mais à une pente douce pour que les personnes en fauteuil roulant, par exemple, puissent accéder à la place. Pour cela, un avancement de 10 centimètres environ se fera afin de commencer la pente.

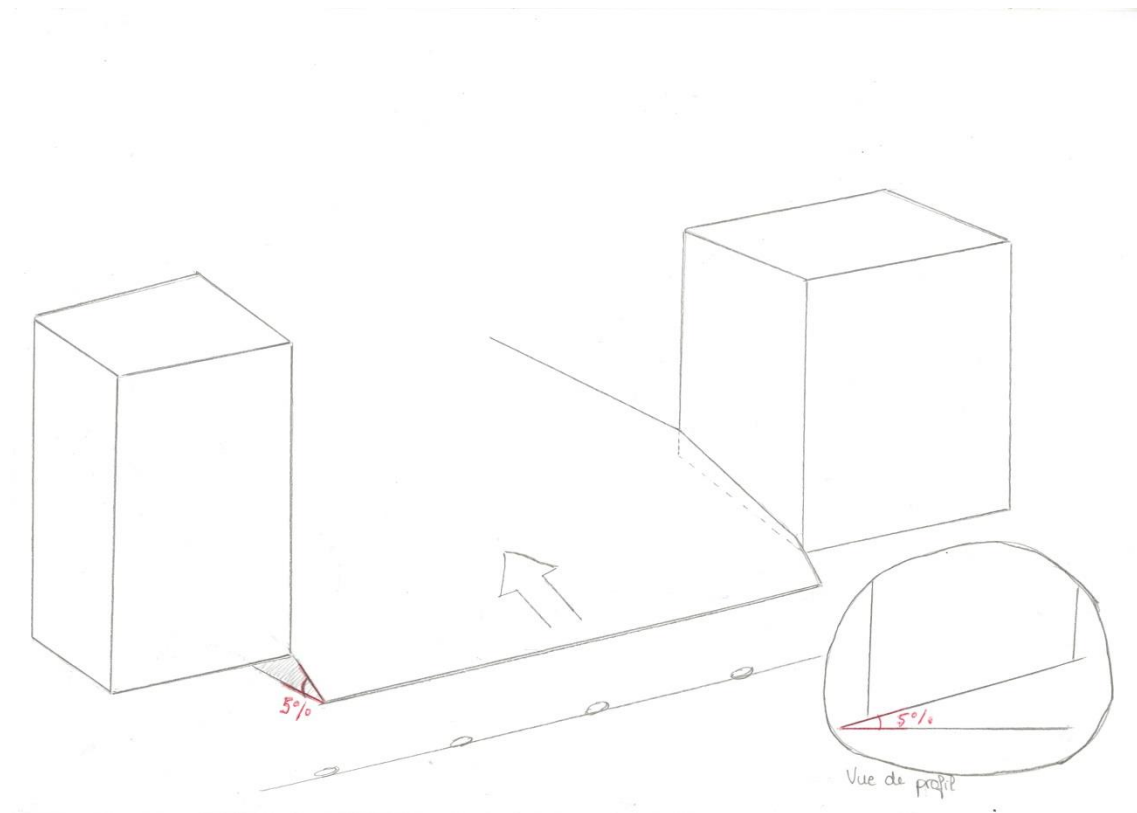


Figure 51 : Représentation de la pente à l'entrée principale de la place  
Réalisation : Caroline DAUMIN

La pente, qui ici représente une rampe d'accès pour les personnes à mobilité réduite, doit respecter quelques réglementations afin de rendre l'accès possible. La pente d'accès à la place piétonne doit être franchissable sans effort, et, de ce fait, « la réglementation impose un dénivelé maximum qui correspond à la pente de la rampe et s'exprime en pourcentage ».

La formule de calcul de la pente est la suivante :

$$\text{Pente(\%)} = (\text{hauteur de la marche}) / \text{longueur de la rampe}$$

Ainsi, en prenant comme hauteur de trottoir 8cm et comme longueur celle de la rue, soit 20m, on obtient une pente inférieure de 4%. Elle serait donc inférieure à 5%, ce qui correspond, dans la réglementation, à une pente très accessible et douce.

Le deuxième accès se situera à proximité du Ru du Monbarres et permettra aux usagers venant en voiture d'accéder à la place piétonne, pour les commerces, par l'intermédiaire des parkings déjà existants. Cela permet également d'avoir un accès en début de place et un accès en fin de place, ce qui facilite la circulation des piétons et augmente l'accessibilité de la place piétonne. La deuxième entrée est également une réponse aux personnes venant en centre-ville en voiture. En effet, les parkings présents seront ainsi reliés à la place piétonne facilitant ainsi les trajets tout en assurant une occupation optimale des parkings, qui, rappelons-le, sont souvent inoccupés.

La place piétonne du centre-ville sera bordée de bâtiments comprenant un mélange de commerces et de logements, comme indiqué dans les réglementations de la zone UA du PLU de la commune. En effet, d'après ce qui a été traité dans le diagnostic du dossier, les bâtiments du centre-ville doivent être composés de commerces au rez-de-chaussée. Ainsi, sur tout le long des côtés de la place, des bâtiments de tailles et d'envergures différentes seront présents, dans le respect architectural du centre-ville afin de créer une continuité et une harmonie. Cette configuration permettra ainsi de développer des commerces plus attrayants et diversifiés au sein du centre-ville, ainsi que de prendre en compte la densification de ce dernier en proposant une offre de logements supplémentaires.

De plus, la disposition des bâtiments en forme de « U » sur une place permet de concentrer les commerces et les personnes à un endroit unique, créant ainsi une dynamique et des échanges plus nombreux au sein de la place. De ce fait, les personnes resteront plus longtemps sur la place qu'au sein de la rue, ce qui augmentera ainsi la fréquentation des commerces. Concernant ces commerces, la mairie pourra mettre en place un périmètre de préemption, ce qui lui permettra notamment de choisir le type de commerces selon la rue. Ce principe a été mis en place par la commune de Meaux (77), lui permettant ainsi de développer des commerces, dits de bouche et de proximité. C'est pourquoi ce projet retient cette idée, afin de développer des commerces locaux, dynamiques et divers, à l'image de la commune, tout en répondant aux besoins de la population. Par exemple, pour la population jeune, des commerces développant des points de rencontre seront mis en place, tels que des cafés.

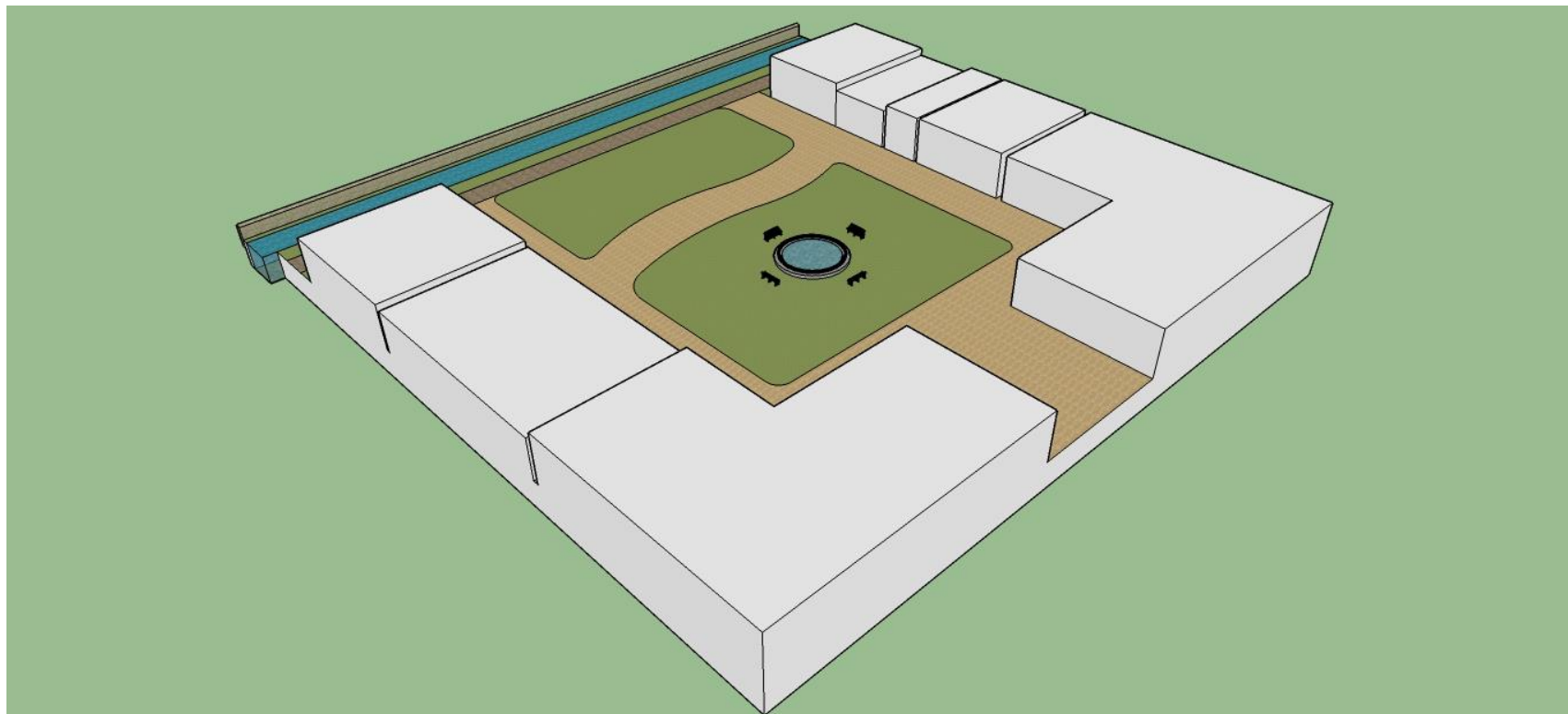


Figure 52 : Représentation schématique de la nouvelle place du centre-ville  
Réalisation : Caroline DAUMIN avec Sketchup

Afin de répondre à l'enjeu environnemental qui a été retenu, des espaces verts seront intégrés à la place piétonne créée, en continuité avec le Ru de Monbarres qui sera alors accessible.

En effet, nous avons vu précédemment dans le dossier qu'il y a un manque considérable d'espaces verts au sein du centre-ville alors que la commune porte un grand intérêt à son patrimoine environnemental, et que des atouts sont présents sur son territoire, notamment le Ru du Monbarres.

Ainsi, je propose d'articuler la place piétonne autour d'un centre dédié aux espaces verts. Ces espaces verts sont longés par des chemins de 8 mètres de large, le long des bâtiments, permettant ainsi une circulation agréable des piétons. Un chemin de 8 mètres de large traverse également ces espaces verts afin de rendre tous échanges possibles entre commerces.

Les espaces verts sont présents afin de rendre à cette place un aspect plus agréable et entièrement dédié aux piétons. Cela permet également de faire en sorte que les usagers restent en centre-ville et profitent de la richesse de la commune, tout en profitant des commerces et du cours d'eau. Les espaces verts sont également un lieu de proposition pour la population plus jeune de la commune, avec des installations de jeux et une végétation riche, dans la mesure où la commune ne possède qu'un parc à cet effet.

Ainsi, la place sera le lieu totalement consacré aux piétons permettant de résoudre les problèmes de circulation et de sécurité liés au partage de l'espace de la rue entre les piétons et les automobilistes. Toutefois, la rue de centre-ville sera toujours présente. Néanmoins, cette place permet d'avoir un espace réservé où la population et les commerces sont concentrés, permettant de créer une ambiance agréable et plus reposée, à contrario de l'ambiance ressentie actuellement en centre-ville. De plus, la création de cette place permet aux personnes d'avoir un lieu où rester en centre-ville et de mettre les commerces en valeur.

Ci-dessous est illustrée la place sous différents points de vue.



Figure 53 : Différents points de vue de la nouvelle place piétonne  
 Réalisation : Caroline DAUMIN  
 Logiciels : Sketchup et Lumion

## La rue de Paris et ses changements

Nous avons vu, précédemment dans le dossier, que la rue de Paris rencontre plusieurs problèmes par rapport aux circulations automobiles et piétonnes, mais aussi par rapport à l'espace présent pour les voitures et les piétons. En effet, celui-ci est mal organisé et trop étroit par rapport à ce que contient la rue de Paris et à l'activité, notamment automobile, qui s'y déroule. La circulation des voitures est très importante et s'effectue avec difficulté, et les piétons ont peu d'espace pour circuler librement. Il est donc important de résoudre ces problèmes de conflits d'usage et de circulation, pour que la rue de Paris devienne un lieu agréable pour chacun.

Néanmoins, il paraît compliqué de faire en sorte que le nombre de véhicules qui circulent en centre-ville diminue. En effet, d'après ce qui a été expliqué dans le diagnostic, la commune de Gretz-Armainvilliers est construite autour de deux grands axes principaux qui contiennent la majeure partie de la circulation. Du point de vue du réseau routier, le reste de la commune est constitué de petites rues qui créent des quartiers, ne permettant pas de contenir une circulation importante. Ainsi, les voitures passent majoritairement sur ces deux axes dont la rue de Paris, et la décision de laisser circuler les automobiles a été prise. Cependant, il est possible d'aménager la rue, de telle sorte que les usagers utilisent un autre chemin.

Ainsi, le projet propose, dans sa globalité, un élargissement de la rue de Paris, afin d'assurer une circulation plus fluide aussi bien pour les piétons que les automobilistes. De ce fait, plusieurs points seront développés pour assurer cet élargissement et donc le partage convenable de la rue du centre-ville, entre piétons et voitures.

Tout d'abord, afin d'aménager au mieux la rue de Paris tout en prenant en compte les enjeux développés, le projet se concentre dans un premier sur un moyen de dissuader le passage des voitures tout en proposant un meilleur espace de partage entre piétons et voitures. Le projet propose la suppression des places de stationnement le long de la rue de Paris. En effet, ces stationnements réduisent l'espace dédié à la circulation des voitures et congestionnent le centre-ville, ce qui le rend parfois impraticable. Il est donc nécessaire d'opérer ce changement majeur. Cette opération permet d'offrir 2,50 mètres à la route, permettant ainsi aux voitures d'avoir plus d'espace pour circuler, ou de créer un espace supplémentaire pour les piétons. Cela permet également d'avoir une meilleure fluidité des voitures, et, par conséquent, de réduire l'impression d'une forte présence des voitures.

Cet espace gagné va servir à allonger le trottoir se situant à côté des places de stationnement, et va ainsi permettre d'obtenir un espace plus large pour la circulation des piétons. Au total, le trottoir correspondant à cet élargissement mesurera 4 mètres et permettra des croisements aisés et une circulation piétonne agréable pour tous, ce qui renforcera la place des piétons dans la rue de Paris.

De plus, il faut également pallier, dans ce projet d'aménagement, au manque d'espace des automobiles afin d'obtenir une circulation plus fluide de ces dernières, et de diminuer le risque d'accidents présent dans la rue et dû à la forte congestion des voitures dans celle-ci.

En effet, selon la réglementation en vigueur pour la circulation des voitures, la chaussée doit avoir une largeur minimale en prenant en compte la largeur des voitures, ainsi que leur environnement, comprenant la marge de manœuvre et la marge de sécurité. En prenant en compte ses composants, le croisement de véhicules se fait plus ou moins aisément. Plusieurs facteurs sont donc à prendre en compte. De ce fait, le projet intègre un élargissement de la voirie, actuellement de 4 mètres environ, pour permettre aux véhicules de se croiser aisément et d'intégrer une fluidité. Le but est donc de faire en sorte que les automobiles ne restent pas dans la rue de Paris et que les croisements s'effectuent le plus facilement. Pour cela, la route s'élargit sur le trottoir existant (à gauche de la coupe ci-dessous) afin de mesurer 5,50 mètres de large. Cette largeur, selon la réglementation, permet le croisement de véhicules légers, mais pas de camions, obligés de détourner leur parcours. Le trottoir est donc supprimé et remplacé par la voirie contenant une circulation alternée, dont le croisement des voitures se fait facilement, avec une certaine difficulté pour les camions. De ce fait, la sécurité des automobilistes est assurée, tout en réduisant l'impact des camions au sein du centre-ville.

Cependant, il n'est pas envisageable de ne pas mettre en place des trottoirs des deux côtés de la route. Il faut donc créer un nouvel espace intégrant un objectif de place et d'accessibilité pour tous. Pour cela, une idée a été retenue. Enfin, précédemment, le dossier a exposé l'urbanisation du centre-ville et a mis en évidence une implantation de bâtis proche de la route avec une parcelle occupée uniquement sur le devant de la route. Les parcelles sont donc composées de longs espaces libres derrière les bâtiments. Ainsi, l'idée retenue, afin de créer un espace dédié aux piétons, et de reculer l'implantation des bâtiments pour qu'ils occupent davantage le fond des parcelles. Cette opération est possible, car, actuellement, les parcelles ont un espace libre de plus de 20 mètres, et elle permettrait de sécuriser le centre-ville pour les piétons. Le recul proposé est de 5 mètres environ pour obtenir un trottoir assez large pour la circulation des piétons (5 mètres). Ce recul n'est pas excessif pour autant, et permet de garder un fort espace au sein des parcelles, et donc de respecter les espaces présents actuellement pour des projets futurs de densification.

Avec cette voirie plus large, il est important d'adapter la circulation des automobiles et de leur faire comprendre qu'ils se situent en centre-ville. Pour cela, il faut réduire la vitesse actuelle, autorisée dans la rue de Paris.

En effet, nous avons vu précédemment dans le dossier que la rue est limitée à 50km/h. Il faut donc changer la réglementation et créer une zone à 30km/h à forte orientation piétonne. Par cette mesure, la sécurité des piétons se renforce, et les automobilistes auront, probablement, moins envie d'emprunter cette rue, et feront un détour par la nationale 4.

Enfin, dans le but de rendre cet espace aux piétons et d'en faire un lieu plus agréable en intégrant la notion d'environnement qui est forte au sein de la commune, la rue disposera de plusieurs équipements tels que des bancs et des espaces verts tout en gardant la notion d'accessibilité à tous. Pour les espaces verts le long de la rue de Paris, afin de gagner de la place et d'avoir une meilleure circulation, des murs végétaux seront développés. Par ce biais innovant au sein de la commune, le centre-ville regagnera de l'attrait et de la beauté, et la nature, qui manque actuellement, redimensionnera le centre-ville, considéré aujourd'hui comme sombre et vieux. Ce nouveau type d'intégration de la nature dans cet espace sera toutefois installé de manière dispersée afin de mettre en valeur l'architecture des bâtis. Ci-dessous, l'exemple d'un mur végétal à Londres au-dessus d'un pub, illustrant l'idée du projet.



Figure 54 : Photographie d'un mur végétal au-dessus d'un Pub "The Driver" à Londres

Réalisation : Patrick Blanc

Sources : Le Figaro

Enfin ce projet a pour but de rendre accessible à tous le centre-ville, mais également les commerces. De ce fait, la hauteur des trottoirs sera réduite à zéro et l'accès des commerces devra être de plain-pied, c'est-à-dire directement au niveau du trottoir. Cela signifie donc que la route, les trottoirs et les commerces seront au même niveau, ce qui crée une continuité forte au sein du centre-ville.

Cependant, le changement d'espace doit pouvoir être identifié par tous, notamment les personnes en situation de handicap. Pour cela, le projet prend en compte l'implantation de pavés éloignés de 80 centimètres, qui correspond à la norme minimale de la largeur des portes pour les fauteuils roulants. Cela semble la solution optimale afin de délimiter l'espace de la route et l'espace des piétons, tout en laissant les trottoirs accessibles aux personnes à mobilité réduite et handicapées. De plus, toujours dans le but de mettre en place une séparation visible pour tous, des marquages podotactiles seront mis en place tout au long des trottoirs, afin d'assurer une sécurité pour les personnes aveugles.



*Figure 55 : Exemple de bande podotactile*  
Sources : [www.passage-seurite.com](http://www.passage-seurite.com)

Ainsi, par le biais de ces opérations nombreuses, la rue de Paris s'élargit, ce qui permet, dans un premier temps d'assurer un meilleur partage de l'espace entre les piétons et les automobilistes, en développant des trottoirs plus spacieux et une voirie plus large pour des circulations plus fluides et agréables. De plus, ces opérations permettent également d'obtenir une rue plus agréable à vivre et à voir, avec une impression de respiration et d'espace, qui manquait fortement au centre-ville. Par ces impressions, les personnes auront plus envie de se rendre en centre-ville et d'y rester, ce qui créera une activité et une dynamique de vie plus importantes.

Ci-dessous sont présents les dessins représentant la rue de Paris avant et après les opérations d'aménagement effectuées.

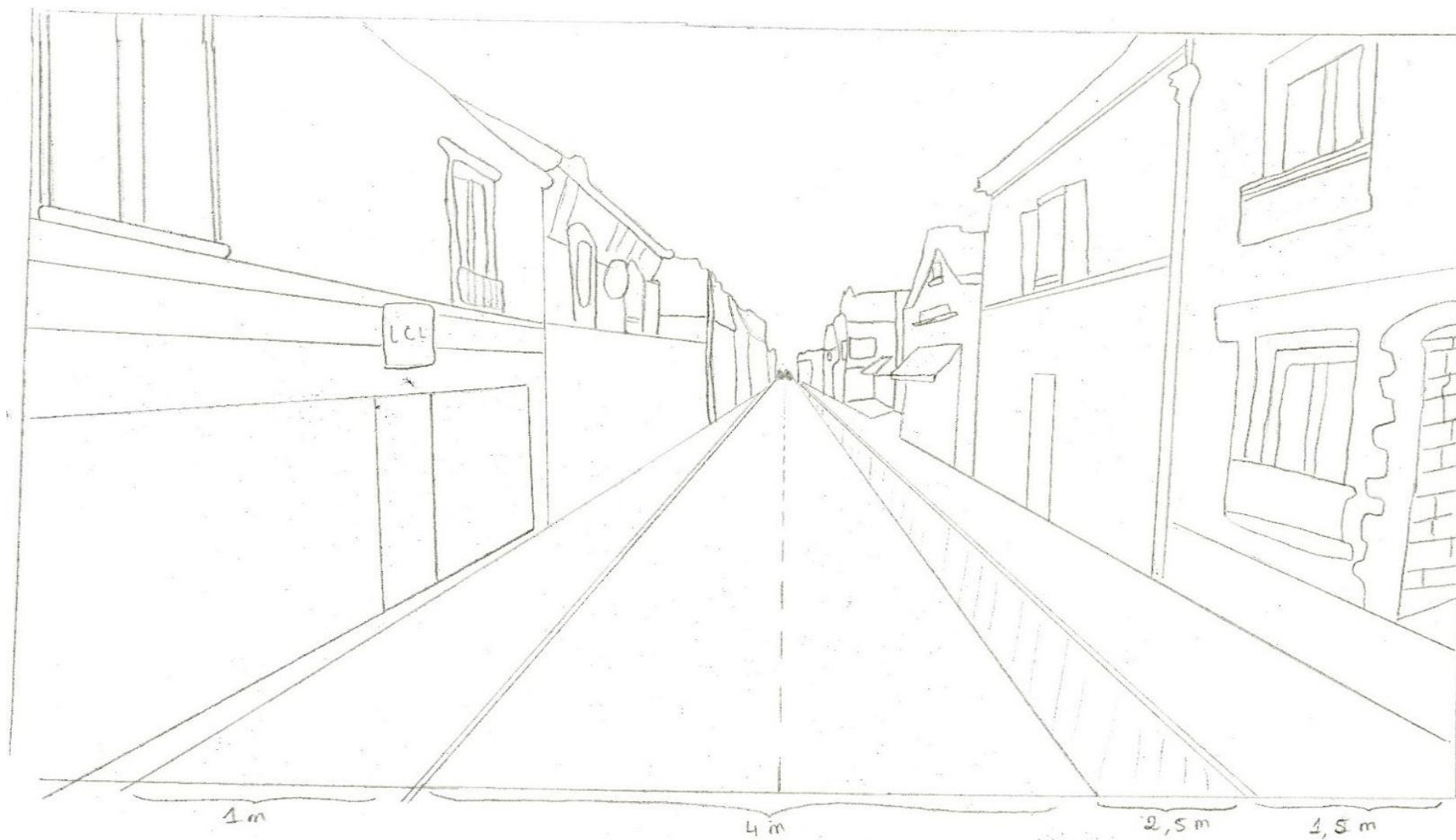


Figure 56 : Dessin en perspective de la rue de Paris actuellement  
Réalisation : Caroline DAUMIN

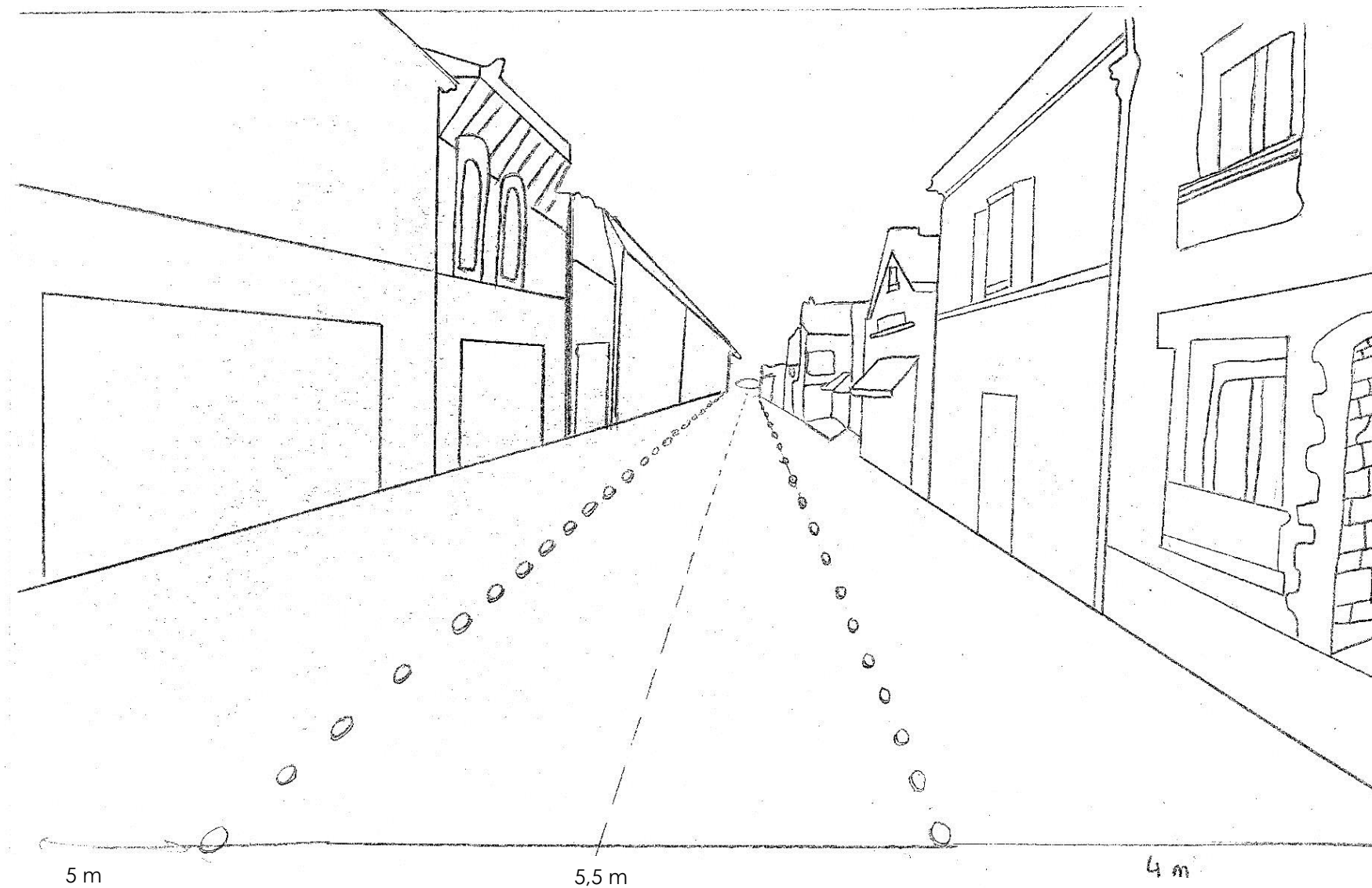


Figure 57 : Dessin en perspective de la rue de Paris après les opérations d'aménagement  
Réalisation : Caroline DAUMIN

## Un besoin en places de stationnement

Avec les aménagements qui ont été faits précédemment, il y a une nécessité d'intégrer des places de stationnement supplémentaires, afin de pallier à la perte de celles qui étaient contigües avec la rue de Paris et des stationnements de la grande surface DIA. En effet, avec cela, une perte de plus de 200 places de stationnement se fait ressentir. Il y a donc une nécessité d'en intégrer de nouveau pour éviter tous problèmes futurs.

L'idée du projet est de relier les parkings déjà existants entre eux, et avec le nouveau parking mis en place dans le projet.

Le terrain libre qui appartient à la mairie possède une superficie de 900 m<sup>2</sup> environ. Or, d'après les dimensions standards des places de stationnement, nous savons qu'une place normale possède une largeur de 2.5m pour une longueur de 5m, ce qui représente une surface de 12.5m<sup>2</sup> par place de stationnement. De plus, la largeur du terrain est de 23 mètres. Le projet prend donc en considération 3 rangées de stationnements avec une circulation à sens unique au sein de ce parking. Il faut donc prendre en compte dans l'aménagement de ce terrain, l'espace réservé à la circulation des voitures.

Ainsi, le nouveau parking sera implanté sur trois rangées d'une largeur de 5 mètres, avec 18 places pour les rangées extérieures et 16 places pour la rangée intérieure, dont 2 places handicapées, ce qui représente 52 places. Cela permet donc d'obtenir deux voies à sens unique d'une largeur de 4 mètres afin de créer un parcours où les voitures puissent circuler et se stationner. De plus, pour éviter de congestionner la rue de Paris et les croisements dangereux, l'entrée et la sortie se feront uniquement par celle qui existe actuellement et qui correspond à l'entrée du parking E.Breton. Pour éviter certains malentendus, l'entrée du terrain actuel sera fermée par une haie ou de la végétation, afin d'apporter de la nature au centre-ville.

De ce fait, un parcours se crée par la création de ce nouveau parking avec un accès unique. En effet, un cheminement spécifique des voitures se fait par conséquent dans le centre-ville. Les personnes viennent, se garent sur les places de parking présentes en dehors de la rue de Paris et les personnes restent. En effet, les parkings, qui en forment un seul finalement, sont reliés à la place piétonne, ce qui permet aux personnes venant en voiture d'y accéder directement et de créer une vraie dynamique piétonne et un parcours au sein du centre-ville. Ainsi, il y a plus de piétons en centre-ville et moins de voitures dans la rue de Paris, et en centre-ville, par un nombre de places de stationnement moins importants. Ceci permet de moins privilégier les voitures en centre-ville et de donner plus d'importance aux piétons et à ce mode de transport doux.



Figure 58 : Localisation de la nouvelle place de parking et mesures  
Réalisation : Caroline DAUMIN  
Sources : cadastre.gouv

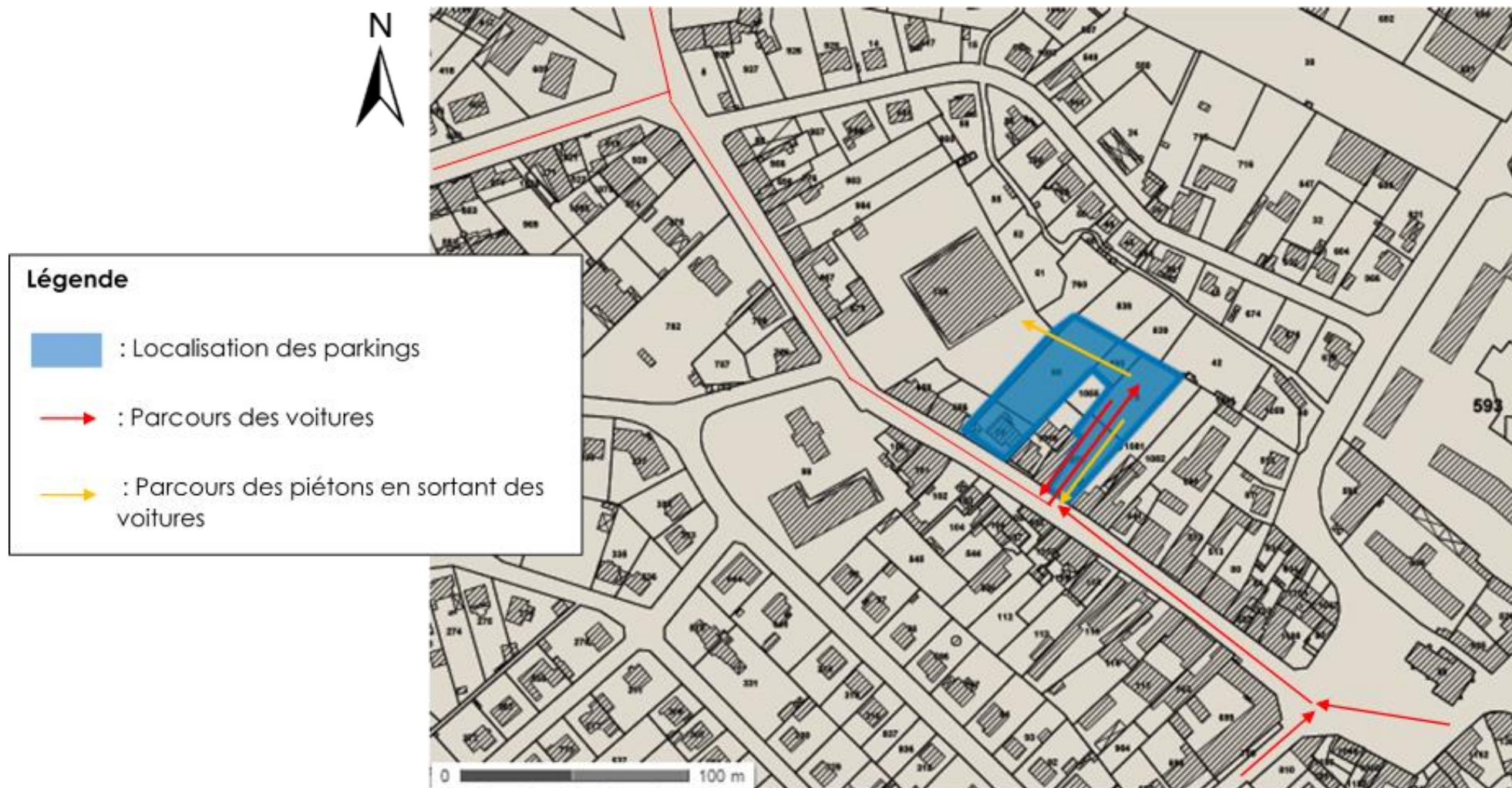


Figure 59 : Représentation des nouveaux déplacements des voitures et des piétons suite aux changements  
Réalisation : Caroline DAUMIN

Ainsi, le nombre de places de stationnement publiques proposées est de 106 places, ce qui est supérieur au nombre de places publiques actuellement en centre-ville qui est de 99 places, en ne prenant pas en compte le parking du DIA qui est privé. Ainsi, le projet propose d'offrir des places de parkings supplémentaires afin de répondre à un besoin de stationnement, et pour forcer les usagers à se garer en dehors de la rue de Paris, tout en respectant un nombre minimal. Cela permet d'assurer l'augmentation des modes de transport plus doux, tels que les vélos ou les piétons, intégrés au sein de la rue de Paris.

### **L'intégration des atouts environnementaux dans le projet**

Nous avons vu, précédemment dans le diagnostic, que la commune de Gretz-Armainvilliers est inscrite dans un patrimoine environnemental fort de par la présence de la forêt d'Armainvilliers, d'une faune et d'une flore riche, mais aussi des cours d'eau présents un peu partout sur le territoire.

Notamment, la commune possède sur son territoire le Ru du Monbarres, qui est un cours d'eau qui traverse toute sa longueur. Mais, nous savons que le Ru est mal entretenu du fait de son parcours au sein de propriétés privées et d'un désintérêt collectif.

Ainsi, le projet a pour objectif d'intégrer cet atout environnemental et paysagé au sein du centre-ville, afin de permettre à tous de profiter du cours d'eau et d'une promenade éventuelle. Le premier projet expose brièvement l'accès et l'ouverture de la place piétonne au Ru du Monbarres, et son exposition à tous les usagers. Le projet a donc pour idée d'ouvrir le Ru du Monbarres à la population, et ce sur toute la partie présente en centre-ville.

Tout d'abord, dans la mesure où le Ru du Monbarres est canalisé sur la totalité de son parcours en centre-ville, le projet a retenu l'idée de rendre à ce cours d'eau toute sa richesse hydraulique, ainsi que sa richesse en faune et en flore, en arrêtant la canalisation du cours d'eau. De ce fait, cela crée une continuité entre l'amont et l'aval du cours d'eau qui ne sont pas canalisés, ce qui permet de renforcer la place de la commune au sein d'un environnement naturel fort. De plus, cela permet au Ru du Monbarres d'avoir davantage un intérêt au sein du centre-ville et d'instruire, indirectement, la population à l'environnement.

En outre, afin de rendre accessible ce cours d'eau à tous, le projet intègre l'idée d'une promenade le long de ce cours d'eau. Par conséquent, pour permettre cette réalisation, il est important de créer ce parcours entre le Ru du Monbarres et le fond des propriétés privées actuelles. Pour cela, un moyen existe : l'expropriation pour utilité publique. Cette expropriation se fait uniquement sur les fonds des parcelles des propriétés privées, afin d'avoir accès au cours d'eau à partir du centre-ville. Elle permet ainsi de libérer 16 mètres de longueur de terrain à aménager au total, en prenant en compte le Ru jusqu'à la séparation avec les parcelles des riverains. Néanmoins, cette longueur n'est pas constante, car certaines parcelles, sur lesquelles se trouve le Ru du Monbarres, sont plus grandes. Il y aura donc une variation de place au sein de la promenade.



Figure 60 : Représentation de l'emprise de la promenade en centre-ville  
Réalisation : Caroline DAUMIN

Cette promenade aura 4 accès possibles adaptés aux personnes handicapées: la première par la laverie qui se situe au sud du centre-ville, la deuxième au début du centre-ville, et les deux dernières par la place piétonne ou par le parking. Ainsi, la promenade pourra être accessible par tous et à plusieurs niveaux, ce qui rendra le ru plus attractif et permettra aux usagers de profiter d'un point de nature en centre-ville. De plus, cette promenade pourra exposer des atouts architecturaux et patrimoniaux de la commune, tels que l'ancienne laverie inaccessible actuellement, qui correspond dans le projet à un accès possible de la promenade.



Figure 61 : Représentation des accès du chemin le long du cours d'eau  
Réalisation : Caroline DAUMIN avec Photoshop

Le parcours le long du Ru du Monbarres se fera donc le long du centre-ville, mais en retrait de la rue de Paris. Cette promenade s'implantera donc entre deux parcelles sans pour autant être enclavée par des bâtiments, et sera composée de plusieurs éléments.

En effet, la nature sera le leitmotiv de cet aménagement, tout en prenant en compte les déplacements des piétons et la séparation entre les espaces privés et les espaces publics.

Pour cela, un mur de séparation avec les propriétés privées est implanté, notamment entre les propriétés privées et le cours d'eau. Le mur est éloigné de 1 mètre environ avec le Ru. Ainsi, de part et d'autre du cours d'eau sont présents de la verdure et des éléments de nature, car le parcours des piétons et le mur de séparation ne sont pas directement implantés aux pieds du cours d'eau. De plus, pour réduire la sensation d'enclavement dû aux murs de séparation, ceux-ci seront des murs végétalisés, afin de renforcer la présence de la nature. De ce fait, un cheminement pour les piétons est mis en place, entre les murs de séparation, éloignés de 3 mètres environ du Ru et mesurant 4 mètres de large. Enfin, afin de rendre le parcours agréable pour les piétons, le chemin qui leur est dédié est espacé de 3 mètres environ avec la séparation des autres parcelles par un espace naturel, avec de l'herbe par exemple (voir schéma ci-dessous).

Ainsi, la nature est intégrée dans ce nouvel espace et les piétons peuvent profiter de celle-ci de part et d'autre de leur parcours, tout en ayant un contact visuel avec le cours d'eau. L'aspect naturel de la commune est renforcé et les usagers sont sensibilisés alors à l'environnement qui les entoure. De plus, cet espace est de nouveau dédié uniquement aux piétons, mais aussi aux vélos, ce qui crée un espace de détente et de promenade au sein du centre-ville, où les voitures ne sont pas présentes.



Figure 62 : Dessin de la promenade le long du cours d'eau  
Réalisation : Caroline DAUMIN

## La place de l'Église et son croisement

Il a été développé, précédemment dans le diagnostic, un point concernant la place de l'Église du centre-ville, et notamment le croisement qui se situe devant. En effet, le croisement représente un point d'insécurité pour le passage des automobiles, mais aussi pour la traversée des piétons. De ce fait, le croisement est devenu un lieu où la circulation s'effectue difficilement, et qui est très engorgé par les voitures.

Le projet intègre donc ce croisement comme espace à améliorer et à aménager, et comme lieu de partage entre les véhicules et les piétons. Le but de ce projet est de rendre accessible ce croisement et d'assurer une circulation fluide pour les véhicules, tout en garantissant un espace assez fort dédié aux piétons.

Actuellement, l'espace de ce croisement est vide et composé, pour une rue, d'un stop. Pour le reste, c'est le principe de la priorité à droite du Code de la route qui prévaut. Par conséquent, l'espace est incohérent pour les usagers et les piétons ont des difficultés à traverser. Il faut donc restructurer l'espace. En effet « modifier la structuration de l'espace peut inciter les usagers à adapter leur vitesse en fonction de leur environnement ». (Source : <http://www.yvelines.fr>, consulté en mai 2015). Les carrefours giratoires peuvent donc, par exemple, être utilisés pour structurer l'espace en tant que point de ralentissement et de limite de séparation. Ainsi, l'idée retenue par le projet pour améliorer le croisement est l'installation d'un minigiratoire.

L'implantation d'un minigiratoire au sein de ce croisement convient parfaitement à l'environnement dans lequel il s'intègre. Ce dernier concerne les milieux urbains avec des vitesses limitées, ici réduites à 30km/h. Cette structure permet d'adapter les comportements des usagers, et, notamment, d'obtenir des zones où les comportements sont apaisés et plus fluides. Ceci permet donc d'assurer une sécurité pour les véhicules, et permet aux piétons de se déplacer plus aisément d'un point à un autre. De plus, l'installation d'un minigiratoire confère bien au croisement sa fonction de desserte vers plusieurs autres voies de circulation ou villes.

Ainsi, cette opération d'aménagement permet de modifier la structure environnementale du centre-ville afin d'assurer la compréhension d'une entrée vers un centre-ville. Par conséquent, des changements de comportement s'opèrent tels que la réduction de la vitesse des véhicules par la maîtrise de la vitesse, mais aussi la fluidité de ces derniers.

Quelques réglementations existent afin d'assurer une installation correcte des minigiratoires, qu'il faut prendre en compte dans le projet.

Tout d'abord, le minigiratoire doit être visible facilement par les usagers et doit garantir un parcours qui n'est pas rectiligne. De plus, l'îlot central doit être le plus possible centré avec les axes qui composent les différentes voies. Cette règle est un élément important dans le projet, car les axes du croisement ne sont pas tous alignés entre eux.

De plus, le carrefour giratoire doit être le plus compact possible, avec un rayon compris entre 7.5 et 15 mètres, tout en permettant la circulation des véhicules. Cela comprend un îlot central mesurant entre 1.5 et 2.5 mètres de rayon. Les entrées et les sorties seront donc d'une unique voie, ce qui est adapté à la circulation et accentue un ralentissement des voitures.

Également, il faut prendre en compte l'îlot central qui ne doit pas constituer un obstacle pour les véhicules. La hauteur doit donc être minimale. Pour respecter ces normes, le projet prend comme exemple le rondpoint déjà présent sur la commune afin de garantir une continuité paysagère et fonctionnelle. Enfin, dans le but de réduire la vitesse des véhicules tout en assurant une fluidité, la réalisation de ce projet comprendra un îlot d'un rayon qui permet une réduction de la vitesse optimale.

Ainsi, le projet consiste à implanter un îlot central de 5 mètres de diamètre, avec une voie unique de 2.5 mètres, avec quelques modifications sur l'espace des piétons, qui sera plus important. En effet, le trottoir sera allongé au niveau des croisements et des entrées du rondpoint. Par conséquent, ce giratoire permet une réduction notable de la vitesse des véhicules, en assurant une fluidité et un passage plus aisé. De plus, il permet de donner plus d'espace aux piétons, afin de faire comprendre aux automobilistes l'environnement dans lequel ils arrivent.



Figure 63 : Représentation de l'implantation du miniratoire au croisement et les trajets possibles

Réalisation : Caroline DAUMIN

Logiciel : Photoshop

De plus, le projet prend également en compte la place de l'Église dans un réaménagement futur. Celle-ci est actuellement occupée par 45 places de stationnement et est dédiée à la voiture, ce qui ne la met pas en valeur malgré la présence de l'Église, monument architectural fort de la commune. Ainsi, cet espace marque de nouveau la forte caractéristique des voitures dans le centre-ville.

C'est pourquoi le projet a pour but de rendre la place aux piétons afin de diminuer l'ampleur des véhicules au sein du centre-ville, aussi bien réelle que ressentie.

En effet, le projet, comme décrit dans le dossier, intègre plusieurs points de réaménagement, notamment concernant le Ru du Monbarres. La place de l'Église se situe à proximité du chemin aménagé le long du cours d'eau, endroit propice pour l'emplacement d'une place piétonne. Ainsi, intégrer un espace piéton sur la place de l'Église permettra de créer une continuité au sein du centre-ville et, ainsi, d'assurer la place des piétons au sein de ce dernier. De plus, la création de cette place piétonne permet de faire comprendre aux usagers, dans une certaine mesure, le parcours qu'ils peuvent entreprendre pour accéder à la place piétonne comprenant les commerces. Ceci crée une dynamique piétonne et des cheminements uniquement piétons jusqu'aux commerces, tout en profitant du cadre naturel de la commune.

La place de l'Église sera donc aménagée en deux temps. Tout d'abord, afin de répondre à la demande des automobilistes, notamment ceux se rendant à l'établissement scolaire Leclerc, de nouvelles places de stationnement en bataille seront mises en place le long de l'ancien trottoir. Le projet propose 13 places d'une largeur de 2.5 mètres, ce qui correspond aux réglementations en vigueur. Ensuite, le reste de la place sera aménagée de telle sorte que les voitures ne puissent plus y avoir accès. Elle sera pavée avec des équipements pour les piétons, et la nature fera partie intégrante de cet espace, afin de mettre en valeur le patrimoine culturel de la commune, qui correspond à l'Église. Elle permettra également d'accueillir le marché mis en place par la commune de façon régulière, et visible par tous, qui est actuellement peu mis en valeur et peu connu. Cette place concentrera donc les piétons tout en intégrant des activités temporaires comme le marché, ce qui permettra d'assurer un lieu de rencontre entre les personnes, tout en ayant un espace de vie agréable sans la présence des véhicules.



Figure 64 : Représentation de la place piétonne devant l'église  
 Réalisation : Caroline DAUMIN  
 Logiciel : Photoshop

# Conclusion

La commune de Gretz-Armainvilliers est donc une ville de banlieue parisienne, entre ville, forêt et campagne. Ce sont pour ces raisons et pour son cadre naturel que la commune est prisée par une population composée de familles implantées de manière durable, avec une part importante de personnes âgées.

Néanmoins, la commune subit également l'attractivité forte de la capitale, Paris, comme beaucoup d'autres communes de son ampleur. Par conséquent, la population gretzoise est très mobile, et on constate un mouvement général durant la semaine qui correspond aux déplacements des habitants vers la capitale, dont les offres d'emplois et d'activités sont plus attrayantes. De plus, la commune subit également l'attractivité de plusieurs autres pôles importants, notamment commerciaux, accentuant la mobilité des personnes vers l'extérieur de la ville tout en délaissant les commerces locaux et la vie locale. Ainsi, la commune de Gretz-Armainvilliers est un lieu de passage, ce qui s'observe de manière accentuée en son centre-ville, dont les commerces sont peu attractifs et parfois oubliés. La présence de la voiture est importante au sein du centre-ville, ce qui dessert les piétons et sa mobilité souvent restreinte. Le centre-ville perd donc vie et dynamisme au détriment des commerces et des piétons. De ce fait, ce projet tente de répondre à cette problématique de conflits d'usage entre piétons et automobilistes au sein de l'espace du centre-ville, tout en prenant en compte la perte d'activité des commerces et le caractère naturel fort de la commune.

Ainsi, le projet propose plusieurs idées tout au long du centre-ville afin de développer quelques pôles et quelques ambiances différentes, pour répondre au mieux aux usagers piétons, éléments importants de ce projet, mais aussi aux usagers automobilistes qui fréquentent régulièrement la rue de Paris. Pour cela, une nouvelle place piétonne a été mise en place afin de répondre au mieux aux besoins d'espace des piétons, et pour créer une vraie dynamique piétonne. La rue de Paris a également été redessinée dans le but d'agrandir la rue et d'avoir un partage de l'espace correct entre piétons et véhicules, tout en aménageant des espaces supplémentaires. De plus, dans l'objectif d'intégrer de la nature en centre-ville, l'atout environnemental que représente le Ru du Monbarres a été pris en considération afin de créer un espace de promenade, longeant tout le centre-ville. Pour terminer, le projet a pris en compte la place de l'église ainsi que son croisement dangereux, afin de résoudre les problèmes existants. Le projet pourrait également prendre en considération les entrées de ville et l'impact qu'elles représentent par rapport à l'appréhension d'un espace. Il est important de faire comprendre aux usagers dans quel espace ils se dirigent et cela avant de se trouver en centre-ville. Cela peut se faire par les entrées de ville. Ainsi, notons que les entrées de ville de la commune ne sont pas à négliger afin de faire adopter un comportement correct aux usagers dès l'entrée dans la commune.

# Bibliographie

## ▪ Rapports et synthèses :

Certu.- *Cran-Gevrier un pari urbain gagné* : 25ans de projet urbain continu, création et réalisation d'un centre-ville.- 2006.- 163 pages.

René-Paul PIETRI.- *Etude des problèmes de centre-ville* : éléments de méthode.- 231 pages.

Alexandrine FAHRI – Urbanence.- *PLU de Gretz-Armainvilliers*.- 2013.- 123 pages.

J-P THIBAUD/C-R DUARTE.- *Ambiances Urbaines en partage* : pour une écologie sociale de la ville sensible.- MétisPresses VuesDensembleEssais.- Mars 2013.- 288 pages.

## ▪ Ouvrages électroniques

Disposition applicable à la zone UA : Zone urbaine dense centrale. Domats.- [Avril 2015].- [www.domats.fr](http://www.domats.fr)

CERTU. Les cheminements des personnes aveugles et malvoyantes : Séparation d'espaces piétons-véhicules. Éditions du Certu, 2013.- [Avril 2015].- [www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

MINISTERE DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES ET DU LOGEMENT. Pour des portes franchissables par tous : Accessible du cadre bâti.- 2007.-[Avril 2015].- <http://www.developpement-durable.gouv.fr>

CERTU. Savoirs de base en sécurité routière : Maîtres des vitesses par l'aménagement. Décembre 2008.-[Avril 2015].- [www.yvelines.fr](http://www.yvelines.fr)

CERTU. Savoirs de base en sécurité routière : Les carrefours giratoires urbains.- Août 2010.-[Avril 2015].- <http://www.maine-et-loire.gouv.fr>

▪ **Sites web :**

Cadastre.gouv.fr. – Avril 2015 – Mai 2015, [www.cadastre.gouv.fr](http://www.cadastre.gouv.fr)

Géoportail. – Février 2015 – Mai 2015, [www.geoportail.gouv.fr](http://www.geoportail.gouv.fr)

Google Map. – Décembre 2014 – Mai 2015, <https://maps.google.fr>

INSEE. – Décembre 2014 – Mai 2015, [www.insee.fr](http://www.insee.fr)

Commune de Gretz-Armainvilliers. – Décembre 2014 – Mai 2015. [www.gretz-armainvilliers.fr/](http://www.gretz-armainvilliers.fr/)

HANDINORME. – Avril 2015 – Mai 2015. [www.handinorme.com/](http://www.handinorme.com/)

Parking garage. – Avril 2015 – Mai 2015. [www.parkinggarage.fr](http://www.parkinggarage.fr)

Le Figaro. – Avril 2015 – Mai 2015. [www.lefigaro.fr](http://www.lefigaro.fr)

## Réaménagement du centre-ville de Gretz-Armainvilliers

Vos avis et vos ressentis

**\*Obligatoire**

**Êtes-vous résident de la commune de Gretz-Armainvilliers ? \***

☐ Oui

☐ Non

**Depuis combien de temps y résidez-vous ?**

**Quelle âge avez-vous ? \***

☐ moins de 20 ans

☐ entre 20 et 30 ans

☐ entre 30 et 40 ans

☐ entre 40 et 50 ans

☐ entre 50 et 60 ans

☐ plus de 60 ans

**Vous êtes \***

☐ de sexe féminin

☐ de sexe masculin

**Vous rendez-vous régulièrement au centre-ville de la commune ? \***

☐ Occasionnellement

☐ Oui

☐ Non

**Pourquoi ? \***

Réponse succincte : choix, motivations, raisons

**Pour quelles raisons vous rendez-vous au centre-ville ? \***

Les usages que vous en faites

- ☐ Achats quotidiens (pain, tabac...)
- ☐ Services (banque, instituts de beauté, service de réparation)
- ☐ Soins (pharmacie, médecins, opticiens)
- ☐ Récréatif
- ☐ Courses importantes
- ☐ Restauration et café

**Pour vous le centre-ville de Gretz-Armainvilliers est : \***

- ☐ Un lieu de passage
- ☐ Un lieu de promenade
- ☐ Autre :

**Travaillez-vous dans le centre-ville ? \***

- ☐ Oui
- ☐ Non

**Trouvez-vous le centre-ville adapté aux piétons ? \***

- ☐ Oui
- ☐ Non
- ☐ Un peu

**Pourquoi ? \***

**Trouvez-vous le centre-ville adapté aux personnes âgées ? \***

- ☐ Oui
- ☐ Non
- ☐ Un peu

**Pourquoi ? \***

**Quel moyen de locomotion utilisez-vous pour vos déplacements ? \***

- ☐ Véhicule personnel
- ☐ Bus
- ☐ Rer
- ☐ Covoiturage
- ☐ Vélo
- ☐ Autre :

**Passez-vous régulièrement en voiture dans la rue de Paris ? \***

- ☐ Oui
- ☐ Non
- ☐ Occasionnellement

**Pensez-vous que la place de la voiture y est trop présente ? \***

- ☐ Oui
- ☐ Non
- ☐ Aucune idée

**Il y a t-il une bonne accessibilité du centre-ville ?**

- ☐ Oui
- ☐ Non
- ☐ Autre :

**Ressentez-vous un manque d'équipements et d'activités au sein du centre-ville ?**

- ☐ Oui
- ☐ Non
- ☐ Autre :

**Selon-vous manque-t-il des espaces verts en centre-ville ? \***

- ☐ Oui
- ☐ Non
- ☐ Autre :

**Auriez vous des remarques, critiques ou commentaires supplémentaires à faire quant au centre ville de Gretz-Armainvilliers \***

Insécurité, sensations, changements

## Circuit du minibus

Transport assuré gratuitement par la ville de Gretz-Armainvilliers

Les arrêts du véhicule n'étant pas matérialisés, les personnes doivent se positionner sur l'itinéraire aux lieux mentionnés ci-dessous et faire signe au chauffeur.  
Les horaires de départ et d'arrivée sont indicatifs et susceptibles d'être modifiés en fonction des besoins.  
A titre exceptionnel et en fonction des possibilités, l'itinéraire pourra être adapté et modifié à la demande.

### Desserte de Gretz-Armainvilliers du mardi matin au vendredi après-midi

service réservé en priorité aux personnes à mobilité réduite

09h00 / 10h00 / 11h00 / 13h30* / 14h30* / 15h30*	Départ depuis la Passerelle de la Gare SNCF, avenue d'Alsace.
09h02 / 10h02 / 11h02 / 13h32* / 14h32* / 15h32*	49 boulevard Romain Rolland
09h04 / 10h04 / 11h04 / 13h34* / 14h34* / 15h34*	boulevard Victor Hugo (arrêt bus)
09h06 / 10h06 / 11h06 / 13h36* / 14h36* / 15h36*	4 avenue du Château
09h08 / 10h08 / 11h08 / 13h38* / 14h38* / 15h38*	29 avenue des Bouleaux
09h10 / 10h10 / 11h10 / 13h40* / 14h40* / 15h40*	6 avenue des Erables
09h12 / 10h12 / 11h12 / 13h42* / 14h42* / 15h42*	19 avenue du Parc
09h14 / 10h14 / 11h14 / 13h44* / 14h44* / 15h44*	4 avenue des Ombrages
09h16 / 10h16 / 11h16 / 13h46* / 14h46* / 15h46*	26 avenue des Ombrages
09h18 / 10h18 / 11h18 / 13h48* / 14h48* / 15h48*	23 avenue des Chênes
09h20 / 10h20 / 11h20 / 13h50* / 14h50* / 15h50*	24 avenue Georges Travers (futur CLSH)
09h22 / 10h22 / 11h22 / 13h52* / 14h52* / 15h52*	51 avenue du Réve
09h24 / 10h24 / 11h24 / 13h54* / 14h54* / 15h54*	2 avenue de Bois Vignolles
09h26 / 10h26 / 11h26 / 13h56* / 14h56* / 15h56*	22 avenue de Bois Vignolles
09h28 / 10h28 / 11h28 / 13h58* / 14h58* / 15h58*	14 avenue des Olonds
09h30 / 10h30 / 11h30 / 14h00* / 15h00* / 16h00*	9 avenue du Chemin de fer
09h32 / 10h32 / 11h32 / 14h02* / 15h02* / 16h02*	45 avenue du Chemin de fer
09h34 / 10h34 / 11h34 / 14h04* / 15h04* / 16h04*	rue de la Ferme (Intermarché)
09h36 / 10h36 / 11h36 / 14h06* / 15h06* / 16h06*	14 rue Alfred de Musset
09h38 / 10h38 / 11h38 / 14h08* / 15h08* / 16h08*	29 rue Alfred de Musset
09h40 / 10h40 / 11h40 / 14h10* / 15h10* / 16h10*	5 avenue Isaac Perleire
09h42 / 10h42 / 11h42 / 14h12* / 15h12* / 16h12*	rue du Docteur Hatnel (mairie, poste)
09h44 / 10h44 / 11h44 / 14h14* / 15h14* / 16h14*	18 rue Gambetta
09h46 / 10h46 / 11h46 / 14h16* / 15h16* / 16h16*	rue Gambetta (aire de jeux multisports) - HLM.
09h48 / 10h48 / 11h48 / 14h18* / 15h18* / 16h18*	place de la Biche
09h50 / 10h50 / 11h50 / 14h20* / 15h20* / 16h20*	22 rue de Vignolles (résidence de Vignolles)
09h52 / 10h52 / 11h52 / 14h22* / 15h22* / 16h22*	6 rue de la Fontaine
09h54 / 10h54 / 11h54 / 14h24* / 15h24* / 16h24*	place de l'Eglise
09h56 / 10h56 / 11h56 / 14h26* / 15h26* / 16h26*	avenue d'Armainvilliers (MCL, cimetière)

\*Les horaires de l'après-midi sont valables uniquement les mardis et vendredis.

## Prolongement sur Touman-en-Brie les mardis et jeudis après-midi

Service également accessible les mardis et vendredis après-midi, en fonction des disponibilités, et sur inscription auprès du chauffeur une semaine avant la date souhaitée.

- Hôpital local  
- Maison des activités

- Trésor public (Trésorerie)  
- Clinique.

- Résidence Koriane

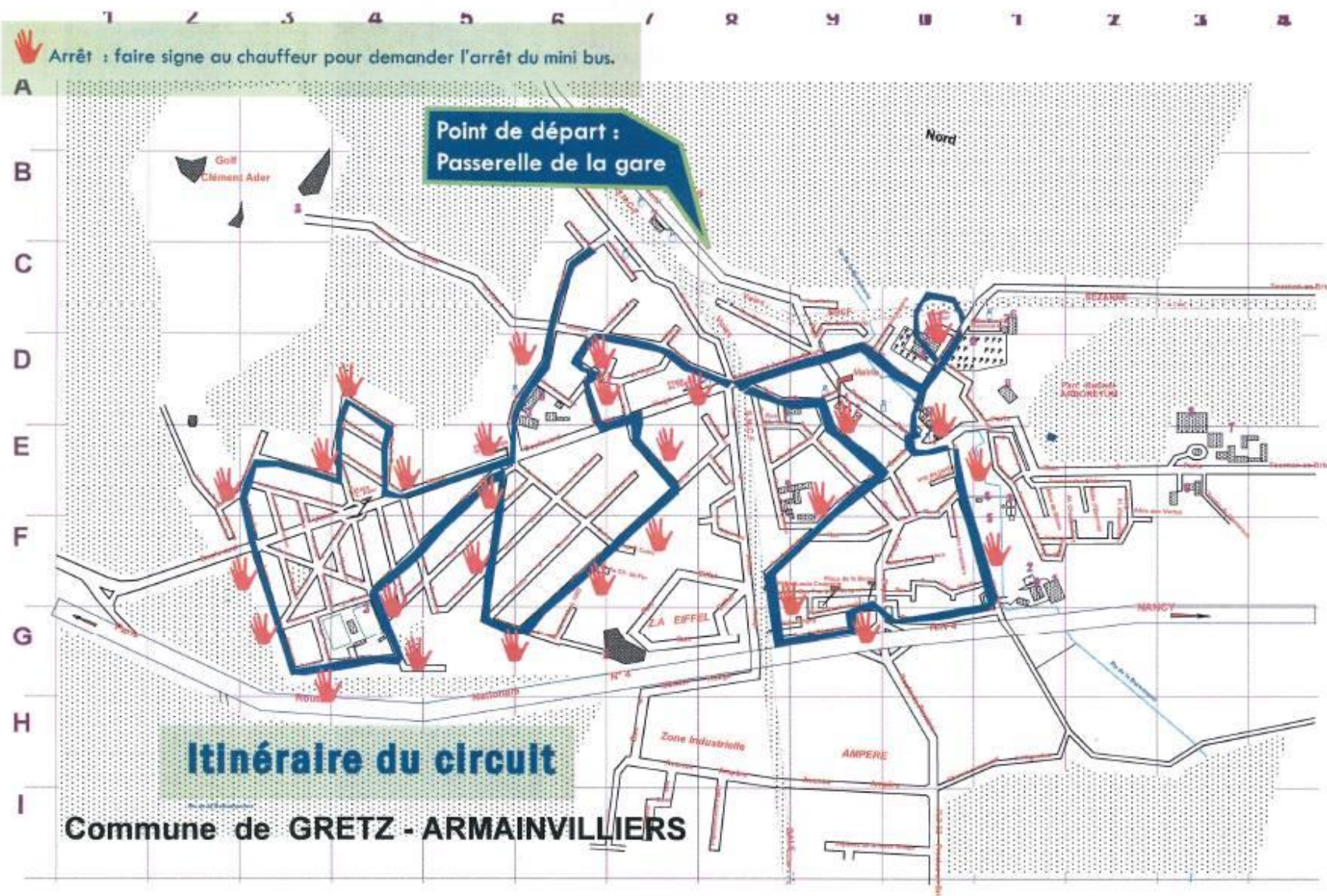
## Desserte rapide des zones industrielles, le matin

immeubles HLM rue Gambetta / gare SNCF / zones d'activités Ampère et Eiffel

HLM rue Gambetta aire de jeux multisports (horaires précis de départ)	Gare SNCF (Passerelle avenue d'Alsace)	Zones d'activités Ampère et Eiffel
07h34	07h40	07h45
08h00	08h07	08h12
08h20	08h33	08h38
08h45	08h58	09h03

Le véhicule effectue également des navettes à l'occasion de certains événements municipaux ou associatifs.  
Pour bénéficier de ce service, renseignez-vous au 01 64 43 83 36.  
Renseignez-sez également les horaires de l'été gratuit, à vous indique le lieu de la place de navettes desservant le lieu de la destination.

édition du 23/01/2012





# Table des illustrations

Figure 1 : Situation de la Seine-et-Marne dans la région d'Île-de-France	2
Figure 2 : Localisation de Gretz-Armainvilliers	3
Figure 3 : Comparaison des données concernant les territoires des communes limitrophes à Gretz-Armainvilliers	4
Figure 4 : Emprise de l'urbanisation sur la commune de Gretz-Armainvilliers	5
Figure 5 : Communes appartenant à la communauté de communes des portes Briardes	7
Figure 6 : Nombre d'habitants de la commune de Gretz-Armainvilliers selon les années	8
Figure 7 : Solde migratoire de certaines communes Seine-et-Marnaises et de la France	9
Figure 8 : Taux de naissance et de décès de Gretz-Armainvilliers selon les années	10
Figure 9 : Évolution du taux de migration pendulaire à Gretz-Armainvilliers	12
Figure 10 : Localisation du terrain d'étude	13
Figure 11 : Localisation de la rue de Paris	14
Figure 12 : Représentation des différents types de tissu urbain de la commune de Gretz-Armainvilliers	17
Figure 13 : Zonage des différents types de zones de la commune de Gretz-Armainvilliers	20
Figure 14 : Représentation de l'implantation des bâtis	23
Figure 15 : Localisation des grandes surfaces et des commerces de proximité	26
Figure 16 : Localisation des services de la commune	29
Figure 17 : Localisation de la restauration sur la commune de Gretz-Armainvilliers	31
Figure 18 : Localisation des lieux de loisir de la commune de Gretz-Armainvilliers	33
Figure 19 : Type d'immeuble présent en centre-ville	35
Figure 20 : Type de maison présent en centre-ville	35
Figure 21 : Boulangerie en centre-ville	36
Figure 22 : Boucherie proche du DIA	37
Figure 23 : Boucherie proche de la place de l'Église	37
Figure 24 Grande surface DIA	38
Figure 25 : Banque assurance le Crédit Agricole	40
Figure 26 : Opticien et salon de coiffure	40
Figure 27 : Localisation des différents types de commerce en centre-ville	43
Figure 28 : Localisation de la zone d'accès en centre-ville par les piétons	45
Figure 29 : Aires d'influence du centre commercial de Pontault-Combault	48
Figure 30 : Profil de la rue devant la Pharmacie	52
Figure 31 : Profil de la place de l'Église	53
Figure 32 : Profil de la rue devant le rondpoint	54

Figure 33 : Profil de la rue devant le DIA	54
Figure 34 : Hauteur d'un trottoir du centre-ville	56
Figure 35 : Entrée d'un commerce en centre-ville	56
Figure 36 : Exemple de fissure sur un trottoir du centre-ville	57
Figure 37 : Exemple d'un poteau sur un trottoir du centre-ville	57
Figure 38: Place de l'Église et croisement à 16h en mai	58
Figure 39 : Nombre de véhicules circulant dans les rues de la commune de Gretz-Armainvilliers	59
Figure 40 : Axes routiers principaux sur la commune de Gretz-Armainvilliers et à proximité	61
Figure 41 : Localisation du passage à niveau par rapport à la rue de Paris	64
Figure 42 : Passage du RER E et circulation bloquée	64
Figure 43 : Lignes de bus traversant la commune de Gretz-Armainvilliers	67
Figure 44 : Lignes de bus scolaires traversant et desservant la commune de Gretz-Armainvilliers	68
Figure 45 : Rue de Paris vers 15h en avril	69
Figure 46 : Localisation des places de stationnement au sein du centre-ville	71
Figure 47 : Réseau hydrographique de la commune de Gretz-Armainvilliers	73
Figure 48 : Ru du Monbarres passant par des propriétés privées et sous un pont, avec la laverie	75
Figure 49 : Représentation de l'usage du centre-ville dans l'échantillon	77
Figure 50 : Représentation des réponses de l'échantillon par rapport à la place de la voiture en centre-ville	78
Figure 51 : Représentation de la pente à l'entrée principale de la place	84
Figure 52 : Représentation schématique de la nouvelle place du centre-ville	86
Figure 53 : Différents points de vue de la nouvelle place piétonne	88
Figure 54 : Photographie d'un mur végétal au-dessus d'un Pub "The Driver" à Londres Réalisation : Patrick Blanc	91
Figure 55 : Exemple de bande podotactile	92
Figure 56 : Dessin en perspective de la rue de Paris actuellement	94
Figure 57 : Dessin en perspective de la rue de Paris après les opérations d'aménagement	95
Figure 58 : Localisation de la nouvelle place de parking et mesures	97
Figure 59 : Représentation des nouveaux déplacements des voitures et des piétons suite aux changements	98
Figure 60 : Représentation de l'emprise de la promenade en centre-ville	100
Figure 61 : Représentation des accès du chemin le long du cours d'eau	101
Figure 62 : Dessin de la promenade le long du cours d'eau	103
Figure 63 : Représentation de l'implantation du minigiratoire au croisement et les trajets possibles	106
Figure 64 : Représentation de la place piétonne devant l'église	108

# Table des matières

Sommaire.....	8
Introduction.....	1
1 <sup>re</sup> Partie – Présentation de la commune de Gretz-Armainvilliers.....	2
A – Le territoire de la commune .....	2
B – Présentation de la population Gretzoise.....	8
II <sup>e</sup> Partie – Présentation du terrain d'étude .....	13
III <sup>e</sup> Partie – Diagnostic.....	15
A – L'urbanisation de la commune et du centre-ville .....	15
B – Les équipements de la commune et du centre-ville .....	25
C – La rue de Paris et ses conditions de circulation .....	51
D – Le Ru du Monbarres : un aspect environnemental important .....	73
E – Réalisation d'un questionnaire.....	76
F – Les enjeux retenus .....	79
IV <sup>e</sup> Partie : Des Propositions d'Aménagement .....	81
A – Avant-propos.....	81
B – Les propositions faites pour le réaménagement du centre-ville.....	82
Conclusion .....	109
Bibliographie .....	110
Annexes .....	112
Table des illustrations.....	119
Table des matières .....	121

# Réaménagement du centre-ville de la commune de Gretz-Armainvilliers (77)

## *Conflit d'usage entre piétons et automobilistes*

### **Résumé :**

La commune de Gretz-Armainvilliers, située en Seine-et-Marne dans la banlieue parisienne, doit faire face à l'attractivité de la capitale française, tout en gardant son identité environnementale.

Le territoire doit également faire face à l'attractivité de plusieurs autres villes, source de déplacements nombreux de la population gretzoise, tout en prenant en compte les soucis liés au centre-ville, notamment la perte d'activités commerciales et de vie locale, mais surtout le mauvais partage de l'espace entre piétons et véhicules. Ces problèmes mis en lumière sont la conséquence d'une commune au croisement de plusieurs pôles d'activités, dont le mode de transport privilégié est la voiture, comme plusieurs autres communes de même ampleur. Le centre-ville ne répond donc pas à sa fonction et à ses usages.

Ce projet individuel a donc pour but de répondre à ces différents problèmes au sein du centre-ville, afin de corriger un aménagement qui met trop à l'honneur les véhicules, et un centre-ville dont le dynamisme a disparu. Pour cela, quelques idées sont proposées tout au long du centre-ville, dans un aménagement continu et intégré.

**Mots clés :** Gretz-Armainvilliers, Seine-et-Marne, Île-de-France, 77, centre-ville, banlieue, piétons, véhicules, expropriation, place piétonne, conflit d'usage, préemption, mobilité réduite.